

BOZZE DI STAMPA

28 luglio 2022

N. 2

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (2646)

EMENDAMENTI **(al testo del decreto-legge)**

Art. 1

1.1000

LA COMMISSIONE

Al comma 3, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) anteporre la seguente: "0a) al comma 420, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Le dotazioni di cui al secondo periodo relative agli anni 2022 e 2023 sono erogate, nei limiti di spesa previsti per i rispettivi anni, quale contributo forfettario per l'avvio delle attività di coordinamento e delle altre attività svolte dalla società di cui al comma 427»";

b) alla lettera b), capoverso comma 427-bis, al primo periodo, dopo le parole: «29 luglio 2021, n. 108» aggiungere le seguenti: «e, ai fini di quanto previsto al comma 3 del suddetto articolo, il ricorso alla procedura negoziata è ammessa, nella misura strettamente necessaria, quando l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere il rispetto del cronoprogramma procedurale di cui comma 423».

ORDINI DEL GIORNO

G1.1

MONTEVECCHI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 1, comma 2, nell'ambito della realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, dispone, per i progetti di tali opere e lavori, la riduzione da 60 a 45 giorni del termine previsto dall'art. 25, comma 3, del decreto legislativo n. 50 del 2016 della richiesta per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

considerato che:

sono note le problematiche relative agli esigui numeri del personale assunto dal Ministero della Cultura, in particolare per le carenze legate alla figura dell'archeologo;

il problema della carenza di personale non è legato ad una particolare emergenza, ma è piuttosto radicato a causa della mancanza di una strategia pluriennale per l'assunzione e la valorizzazione delle competenze legate alla cura e protezione dei beni culturali. Una problematica strutturale tamponata con rimedi temporanei e palliativi come il ricorso all'esternalizzazione dei servizi e al volontariato;

anche il Consiglio Superiore dei beni culturali, a fronte di una crescita delle posizioni apicali, ha denunciato l'aumentare della carenza di personale nelle soprintendenze del 10 % rispetto a cinque anni fa;

considerato inoltre che:

la medesima situazione si riscontra a Roma, la cui carenza e gravità della situazione è amplificata dalla particolarità del territorio in cui le testimonianze storiche e archeologiche sono facilmente rinvenibili in tutto il territorio comunale;

con l'aumentare dei cantieri, il personale, già insufficiente, non riuscirà probabilmente a gestire le valutazioni di tutti i progetti stante anche la

riduzione dei termini previsti nei provvedimenti che si sono succeduti negli ultimi due anni,

impegna il Governo:

a adottare ogni opportuna iniziativa finalizzata a dotare la Soprintendenza di Roma di personale stabile e qualificato, in particolare di archeologi, per le attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico;

a intraprendere ogni iniziativa utile volta a dotare il ministero e i suoi uffici periferici di una dotazione organica numericamente adeguata a far fronte alle necessarie attività di tutela e conservazione del patrimonio.

Art. 2

G2.1

BERNINI, GALLONE, CALIGIURI, Alfredo MESSINA, PAPTHEU, DE BONIS, MANGIALAVORI, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, GALLIANI, GIAMMANCO, RIZZOTTI, RONZULLI, AIMI, ALDERISI, BARBONI, BERARDI, BINETTI, BOCCARDI, CALIENDO, CANGINI, CESARO, CRAXI, DAL MAS, DAMIANI, DE POLI, DE SIANO, FAZZONE, FERRO, FLORIS, GASPARRI, GHEDINI, GIRO, MODENA, PAGANO, PEROSINO, SACCONI, SCHIFANI, SCIASCIA, SERAFINI, SICLARI, STABILE, TIRABOSCHI, TOFFANIN, VITALI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n.68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile" (A.S. 2646),

premesso che:

l'ONU, con risoluzione dell'Assemblea Generale del 28 luglio 2010, GA/10967, dichiara il diritto all'acqua un diritto umano universale e fondamentale e tale risoluzione sottolinea ripetutamente che l'acqua potabile e per uso igienico, oltre ad essere un diritto di ogni uomo, concerne la dignità della persona, è essenziale al pieno godimento della vita, ed è fondamentale per tutti gli altri diritti umani e raccomanda agli Stati di attuare iniziative per garantire a tutti un'acqua potabile di qualità, accessibile, a prezzi economici;

il numero di donne e uomini privi di accesso sostenibile ad una fonte sicura di acqua potabile per qualsiasi ragione, da molti anni supera in tutto il mondo il miliardo;

l'articolo 144 (tutela e uso delle risorse idriche) del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" (Codice dell'ambiente), ai commi 1 e 2, stabilisce rispettivamente che "Tutte le acque superficiali e sotterranee, ancorché non estratte dal sottosuolo, appartengono al demanio dello Stato. Le acque costituiscono una risorsa che va tutelata ed utilizzata secondo criteri di solidarietà; qualsiasi loro uso è effettuato salvaguardando le aspettative ed i diritti delle generazioni future a fruire di un integro patrimonio ambientale";

il comma 3 dello stesso articolo reca la disciplina degli usi delle acque finalizzata alla loro razionalizzazione, allo scopo di evitare gli sprechi e di favorire il rinnovo delle risorse;

in Italia un terzo dell'acqua viene sprecata nelle reti di distribuzione e solo il 50% dell'erogazione idrica arriva nelle case dei cittadini. Secondo l'ultimo report di Istat sulle infrastrutture idriche in Italia per il periodo 2019-2021, elaborato in occasione della Giornata mondiale dell'acqua del 22 marzo u.s., nelle reti di distribuzione dell'acqua potabile dei comuni capoluogo di provincia e di città metropolitana, dove si convoglia circa il 33% dell'acqua complessivamente movimentata in Italia, nel 2020 a fronte dei 2,4 miliardi di metri cubi di acqua (370 litri per abitante al giorno) ne sono stati erogati agli utenti finali soltanto 1,5 miliardi di metri cubi (236 per gli usi autorizzati (fatturati o ad uso gratuito), con una perdita totale in distribuzione di 0,9 miliardi di metri cubi, pari al 36,2% dell'acqua immessa in rete (erano del 37,3% nel 2018);

secondo l'ultimo rapporto ISTAT sui cambiamenti climatici, nelle reti dei capoluoghi si disperdono giornalmente circa 2,4 milioni di metri cubi, pari a 41 metri cubi per chilometro di rete (44 nel 2018). Un volume cospicuo che riuscirebbe a soddisfare le esigenze idriche di circa 10 milioni di persone;

le cause principali sono da ricondurre alla vetustà degli impianti di distribuzione (circa il 60 per cento delle infrastrutture della rete idrica italiana ha più di 30 anni), a problemi di misurazione e agli allacci abusivi;

secondo i dati della Community Valore Acqua per l'Italia di The European House - Ambrosetti, che in occasione della Giornata mondiale dell'acqua ha pubblicato la terza edizione del Libro Bianco "Valore acqua per l'Italia", con 46 euro per abitante all'anno (36 euro in meno per abitante rispetto alla media europea), il nostro Paese è in fondo alla classifica europea per investimenti nel settore idrico, davanti solo a Malta e Romania, della metà di Germania (92 euro per abitante) e Francia (90 euro per abitante);

secondo i dati di Community Valore Acqua per l'Italia, l'Italia è il Paese più idrovaro in Europa con 152 metri cubi di acqua prelevata per uso potabile per ogni abitante all'anno (2° Paese dell'Unione Europea, dopo la Grecia);

L'evoluzione demografica, la crescente urbanizzazione e i cambiamenti climatici sono fattori che concorrono a sottoporre la risorsa idrica a uno *stress* senza precedenti, nel mondo, in Europa e in Italia. L'intervento su tali problematiche è tanto più urgente in quanto il periodo di eccezionalità impone di considerare l'acqua quale vera e propria risorsa strategica per il mondo, ma anche e soprattutto in ambito nazionale;

i temi relativi al territorio, ambiente, difesa del suolo, cultura dell'acqua e progettazione paesistica impongono un confronto anche con la complessità dell'elemento "acqua" e la necessità di affrontare la questione della sostenibilità in termini ecologico-ambientali, economici ed etici al fine di perseguire l'obiettivo di un cambiamento culturale capace di incidere sulla modalità di consumo e di vita dei cittadini allineandoci alla visione europea e mondiale dell'acqua come risorsa sempre più da valorizzare;

come dimostrato dalle analisi della Community Value Acqua per l'Italia, oggi più che mai, una filiera dell'acqua efficiente e sostenibile è una questione vitale per il sistema economico e produttivo nazionale, con ricadute sullo sviluppo del Paese e sulla quotidianità di cittadini e imprese. È fondamentale avere una visione e una strategia capace di mettere a sistema i contributi di tutti gli attori della filiera estesa dell'acqua,

impegna il Governo:

1) a varare una strategia nazionale per la gestione efficiente e sostenibile della risorsa acqua e l'utilizzo responsabile, finalizzata a:

1.a) dare un indirizzo di medio-lungo termine, condividendone gli obiettivi con gli *stakeholders* interessati (*industry*, Istituzioni, consumatori);

1.b) attivare le competenze interdisciplinari (normative, tecnologiche, eccetera) necessarie a governare la transizione verso modelli di produzione e consumo sostenibili;

1.c) dare inizio come obiettivo primario per la pubblica amministrazione, ai fini della tutela e risanamento idrogeologico del territorio, all'azione di prevenzione della fonte idrica in termini qualitativi e quantitativi;

2) a rilanciare gli investimenti per lo sviluppo della filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

2.a) l'adeguamento dell'attuale livello tariffario, per continuare a garantire una costante crescita degli investimenti nel settore idrico;

2.b) il detassamento degli utili reinvestiti a carico della fiscalità generale;

2.c) la semplificazione normativa del codice degli appalti per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina;

2.d) la semplificazione da parte degli enti preposti in materia al rilascio delle autorizzazioni di concessione idrica per scongiurare ulteriori ritardi e giungere a un assestamento della disciplina e unificare ad un solo e unico ente preposto alla gestione del ciclo integrato delle acque;

2.e) il lancio di uno strumento finanziario con l'obiettivo di sviluppare a livello territoriale l'implementazione di *best practice* tecnologiche legate al mondo dell'acqua lungo tutta la filiera e valutarne l'impatto socio-economico (ad esempio "Water Bond");

2.f) la promozione di meccanismi di collaborazione virtuosa tra grandi e piccole imprese all'avanguardia nel settore;

2.g) l'assestamento di investimenti di *Corporate Venture Capital* volti al finanziamento e alla conseguente crescita di *start-up* nazionali all'avanguardia nel settore delle tecnologie a supporto della filiera estesa dell'acqua (ad esempio monitoraggio delle perdite, salvaguardia dei pozzi perdenti e dispersione nel sottosuolo, efficientamento nell'utilizzo, irrigazione a goccia, protezione dalla corrosione interna delle tubazioni di acqua potabili e impianti anticorrosivi, mappature di carte geotermiche, idrogeologiche e idrogeochimiche, eccetera);

2.h) il rilancio a livello nazionale delle aree termali a livello pubblico (acque minerali pregiate, termali, turismo, divulgazione scientifica della storia delle acque, eccetera);

2.i) l'aggiornamento del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 riguardo il "ciclo integrato delle acque" al fine di colmare, attraverso un sistema integrato, il divario nell'efficientamento delle risorse idriche tra il sud Italia ed il resto del Paese;

3) ad incentivare la circolarità lungo tutta la filiera estesa dell'acqua in Italia attraverso:

3.a) l'ammodernamento delle infrastrutture di raccolta e distribuzione della risorsa e la valorizzazione dei fanghi di depurazione come fonte di energia primaria e secondaria;

3.b) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di bacini di raccolta dell'acqua piovana per usi non domestici e negli stabilimenti produttivi delle aziende manifatturiere;

3.c) la creazione di un sistema di incentivi fiscali per l'installazione di sistemi di recupero delle acque da reflue industriali ad uso potabile mediante certificazione dell'Ente ASL o ATS nelle aziende manifatturiere (filiera alimentare);

3.d) l'istituzione di un sistema di sicurezza degli impianti con l'applicazione di un sistema integrato tra la combinazione di più tecnologie e digitalizzazione dell'azienda che permetta al personale, agli impianti ed ai sistemi informativi di interagire e dialogare tra di loro per migliorare gli *standard* dei servizi e la qualità della vita dei cittadini;

3.e) l'istituzione di un sistema di monitoraggio della qualità dell'acqua una volta depurata e re-immessa in circolo nelle fonti naturali, al fine di tutelare quegli operatori che prelevano direttamente la risorsa per le proprie attività produttive (ad esempio agricoltori per attività di irrigazione) e se ne assumono quindi la responsabilità;

3.f) la creazione di un sistema di incentivi per innovare le *partnership* tra società di ricerca tra pubblico e privato e incentivo agli studenti per approfondire i propri studi presso società organizzate e certificate (tirocini durante gli anni scolastici presso aziende);

3.g) la promozione della cultura dell'acqua all'interno delle istituzioni scolastiche;

3.h) un programma di prevenzione e di governo dei processi di degrado del territorio, badando alla relazione tra sistema acqua e presenza antropica;

3.i) l'introduzione attenta e dettagliata di un piano di manutenzione informatizzata delle infrastrutture del "Ciclo Integrato delle Acque", gestita in parte anche dall'utente medesimo che ha fatto richiesta al fine di sgravare un costo alla pubblica amministrazione, potendo al tempo stesso avvalersi di tecnologie innovative ed efficaci per l'esecuzione delle opere e la manutenzione, ma capaci al contempo di mitigare l'impatto ambientale, implementando anche norme tecniche, codici per la progettazione e gli interventi, metodologie per la verifica, linee guida e tipologiche delle opere, revisione dei prezziari, formazione, percorsi progettuali ed esecutivi premianti e validati;

3.l) l'impegno a certificare i bacini idrici, insediamenti produttivi, enti gestori della risorsa acqua, ciclo integrato delle acque secondo uno *standard* credibile e riconosciuto per la sostenibilità idrica, per comprendere il loro uso e impatto sull'acqua e per lavorare in modo collaborativo e trasparente per la gestione sostenibile delle risorse idriche all'interno di un contesto di raccolta attraverso 4 fondamentali principi: bilancio idrico sostenibile; buona qualità dell'acqua; aree sane importanti legate all'acqua (siti e valori); buon governo dell'acqua;

4) a favorire la riqualificazione degli edifici anche dal punto di vista idrico attraverso:

4.a) l'incentivazione alla sostituzione e/o all'ammodernamento degli impianti idraulici;

4.b) la creazione di sistemi di incentivazione fiscale per la costruzione di "tetti verdi", ovvero soluzioni rientranti nella categoria di sistemi di drenaggio sostenibile (SUDS), per ridurre fino al 90 per cento la dispersione idrica delle piogge, calmierando il loro potenziale impatto nei luoghi altamente urbanizzati, e per contenere gli sbalzi termici e le emissioni inquinanti dell'edificio;

4.c) la formazione di pompe di calore con estrazione e restituzione completa delle acque nel sottosuolo al fine di creare energia nell'edificio;

5) favorire il dragaggio dei laghi e sbarramenti fluviali idroelettrici che risultano interriti attraverso:

5.a) la trasformazione delle cave dismesse in bacini di accumulo;

5.b) le trasformazioni dei sistemi irrigazione da scorrimento a plurirrigazione e goccia;

5.c) la riduzione delle perdite d'alveo sulle principali rogge derivatorie.

EMENDAMENTI

Art. 3

3.8 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare l'adeguamento dell'ordinamento interno alle disposizioni dettate dall'Organizzazione marittima internazionale, dopo l'articolo 7 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, è inserito il seguente:

"ART. 7-bis

(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)

1. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si dà attuazione alle disposizioni di ordine tecnico contenute in risoluzioni, circolari, interpretazioni e raccomandazioni dell'IMO aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla preventiva valutazione da parte dell'Amministrazione."»

3.0.4 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo per l'incentivo alla nautica da diporto sostenibile)

1. Al fine di favorire la transizione ecologica del settore della nautica da diporto, è istituito, nello stato di previsione del Ministero della transizione ecologica, un Fondo, con una dotazione di 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, per l'erogazione di contributi finalizzati alla sostituzione di motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica.

2.1 contributi sono riconosciuti, nei limiti delle risorse del fondo di cui al comma 1, che costituisce limite di spesa massima, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 3.000 euro, per l'acquisto di un motore ad alimentazione elettrica, ed eventuale pacco batterie, con contestuale rottamazione di un motore endotermico alimentato da carburanti fossili

3. I contributi sono riconosciuti nei limiti previsti dal regolamento (U13) ti. 1407/2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis».

4. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri, le modalità e le procedure per l'erogazione dei contributi di cui al comma 1, anche ai fini del rispetto del limite di spesa autorizzato ai sensi del comma 1.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

Art. 4

4.1 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 4-*ter*, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: «In caso di mancata di definizione del procedimento di aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia entro il termine di cui al primo periodo e nelle more della conclusione di detto procedimento:

a) il Commissario straordinario di cui al comma 1 provvede a realizzare gli interventi previsti dal medesimo comma 1, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano;

b) il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia provvede a eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del Sistema MOSE alle bocche di porto lagunari per la salvaguardia di Venezia e della Laguna dalle acque alte, nonché di quelli necessari al mantenimento della funzionalità minima dei canali di navigazione lagunare, garantendone la coerenza con i principi di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171. Per l'individuazione e per la predisposizione di un idoneo sito di conferimento dei sedimenti movimentati a tale scopo, il Provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n.241. Di tali interventi si tiene conto nell'aggiornamento del suddetto Piano.».

1-*ter*. Per le finalità di cui all'articolo 1 della legge 16 aprile 1973, n. 171, l'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nel rispetto dei principi di equilibrio e di sostenibilità ambientale, economica e sociale del territorio lagunare, approva il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia finalizzato al riequilibrio idrogeologico della laguna, all'arresto e all'inversione del processo di deficit sedimentario e di degrado del bacino lagunare, mediante la riduzione e il contrasto delle determinanti, sia principali che secondarie, nonché al mantenimento delle morfologie e delle funzionalità idromorfodinami-

che ed ecosistemiche del sistema lagunare. Il nuovo Piano Morfologico della Laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassi fondali, interrimento dei canali, impoverimento di flora e fauna, migliorando altresì le capacità di resistenza e resilienza dell'ambiente lagunare, favorendo i processi di rinaturalizzazione;

b) le misure necessarie al fine di ridurre progressivamente l'inquinamento delle acque lagunari, nonché le attività atte a proteggere i corpi idrici lagunari superficiali e a migliorarne la qualità ambientale.

c) le attività di monitoraggio ambientale dei corpi idrici lagunari in relazione agli interventi di tipo idromorfologico, ecologico e di qualità ambientale.

1-quater. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 il Piano di cui al comma *1-ter* è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia.»

4.7

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«*4-bis.* Ai fini della determinazione del compenso da riconoscere al Commissario liquidatore nominato ai sensi dell'articolo 95, comma 18, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il rinvio alle tabelle allegate al decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14, contenuto nel secondo periodo del medesimo comma 18 deve intendersi come riferibile all'applicazione di quanto previsto dall'articolo 3, commi 1, 2, 5, 6, primo periodo, 7, 8 e 9, del decreto del Presidente della Repubblica 7 ottobre 2015, n. 177.»

4.0.3 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

"9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'IRES previsti dall'articolo 73, comma 1, lettera c), del Testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'articolo 18 della presente legge, e di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'articolo 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima approvato con d.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo di imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfetaria delle spese.".

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i com-

portamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.».

Art. 5

5.2 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, capoverso 7 -bis, sostituire le parole: "e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario" con le seguenti: ", al fine di eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, di garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico e di mantenere gli attuali livelli occupazionali e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario,"

5.0.6

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per la continuità del servizio di pubblico trasporto verso il Mottarone)

1. Al fine di assicurare la continuità del servizio di pubblico di trasporto dalla città di Stresa alla cima del Mottarone, fino alla conclusione dei lavori di ripristino dell'infrastruttura, è istituito un servizio di autocorse sostitutive, con partenza dal piazzale della funivia e arrivo al piazzale della stazione di sommità della funivia medesima.».

Art. 6

6.2

SBRANA

Al comma 1, sostituire le parole: «sviluppo dei tre aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia Tessera» con le seguenti: «sviluppo dei quattro aeroporti intercontinentali di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Pisa-San Giusto e Venezia Tessera».

6.14

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, il seguente:

«3-bis. Al fine di conseguire celermente gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza previsti dalla missione 2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (M2-Rivoluzione verde e Transizione ecologica), all'articolo 20, comma 8, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, dopo la lettera c-bis) è inserita la seguente:

"c-bis.1) i siti e gli impianti nelle disponibilità delle società di gestione aeroportuale all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, di cui all'allegato I, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, ferme restando le necessarie verifiche tecniche da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);".»

6.24 (testo 2) [id. a 6.23 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis. All'articolo 11-quinquiesdecies del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, le parole "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti "31 marzo 2023"».

ORDINI DEL GIORNO

G6.1

DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'articolo 6 del provvedimento in esame reca misure di semplificazione e di accelerazione per la realizzazione degli interventi inseriti nei piani di sviluppo aeroportuale;

considerato che:

come noto, il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato con D.P.R. del 17 settembre 2015 n. 201, auspica la creazione di sistemi aeroportuali di rango regionale. In particolare, per la Regione Campania, il Piano qualifica l'Aeroporto Internazionale di Napoli - Capodichino tra quelli di rilevanza strategica e lo scalo di Salerno - Pontecagnano, all'interno dello stesso bacino, tra quelli di interesse nazionale, purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniali;

il citato Piano prevede che il bacino di traffico della Campania generi una domanda di circa 12,0 milioni di passeggeri/anno con un orizzonte temporale del 2030. Tale domanda non verrebbe soddisfatta con la strategia di sviluppo attualmente prevista nel Piano Nazionale: infatti, lo strumento di pianificazione sopra citato prevede per il bacino della Campania al 2030, nello scenario massimo, un volume di passeggeri pari a 8,8 di cui 7,0 sullo scalo di Napoli e 1,8 sull'aeroporto di Salerno;

il sistema campano degli aeroporti di Napoli e Salerno, la cui gestione unitaria è di recente costituzione, soffre della saturazione di Capodichino il cui traffico passeggeri nel 2019 è stato pari a 10,8 ml pax/anno e la crescita registrata nel triennio è stata + 26,6% (nel 2017), +15,8% (nel 2018), +9,3% (nel 2019); mentre per l'aeroporto di Salerno, nella sua massima configurazione, la capacità di servizio è stimata in circa 1,5 - 2,0 ml di pax/anno, che costituisce il 15 - 20% del traffico 2019 di Capodichino;

al fine di individuare una soluzione alle esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, era stata sviluppata una serie di attività ed atti programmatici del Governo, finalizzati alla realizzazione di un

nuovo aeroporto Civile localizzato a Grazzanise in provincia di Caserta, ove è presente un aeroporto militare. Tra gli atti programmatici la rilevanza della realizzazione del nuovo scalo di Grazzanise era stata ribadita nello "Studio Strategico per lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale" elaborato dall'ENAC nel 2009 ed approvato dal Ministro dei Trasporti pro tempore. Tale studio aveva trovato poi attuazione nella proposta al Ministro di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Enac nel 2012;

rilevato che:

lo scalo di Grazzanise è uno scalo militare non strategico per le forze armate in quanto non rientra tra quelli classificati M.O.B. (Main Operating Base) dal Decreto del Ministero della Difesa del 25/01/2008. L'aeroporto, dotato di una pista di volo di lunghezza pari a 3000 metri, è ubicato in un'area agricola, pianeggiante e scarsamente urbanizzata. Nelle preliminari ipotesi di sviluppo, che avrebbero poi dovuto trovare conferma in un apposito Master Plan aeroportuale, erano stati ipotizzati scenari alternativi sia con l'utilizzo dell'attuale infrastruttura di volo che con la realizzazione di una nuova pista. Il nuovo aeroporto di Grazzanise era stata programmato anche valutando una serie di opere infrastrutturali di complemento sulle altre modalità di trasporto che avrebbero migliorato la sua connessione con il territorio;

la procedura attualmente in corso di aggiornamento e revisione del vigente Piano Nazionale potrebbe essere l'occasione per riconsiderare l'integrazione dello scalo di Grazzanise all'interno del sistema aeroportuale campano,

impegna il Governo:

al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo del trasporto aereo della Regione Campania, a riconsiderare, nell'ambito dell'aggiornamento e della revisione del Piano nazionale aeroporti, la destinazione per usi civili e per il trasporto merci dell'aeroporto militare di Grazzanise.

G6.100 (già em. 6.21)

GAUDIANO, CIOFFI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 6 reca disposizioni in materia di trasporto aereo e, in particolare, mira a favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti;

considerato che:

per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore ampliamento della pista, al fine di incentivare i collegamenti turistici, non solo in Campania, ma anche per le regioni confinanti come Calabria e Basilicata;

l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi si trova in prossimità dei binari della tratta ferroviaria Salerno - Reggio Calabria ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori;

invita il Governo:

a promuovere uno studio di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in adiacenza dell'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, al fine di consentire l'accesso a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente.

EMENDAMENTI

6.0.3 (testo 2) [id. a 7.0.30 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

1. L'articolo 2-ter del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è sostituito dal seguente:

«Art. 2-ter.

(Norme per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiano)

1. Allo scopo di realizzare le sinergie volute dall'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 luglio 2017, n. 96, anche mediante la razionalizzazione degli acquisti e l'omogeneizzazione dei procedimenti in capo alle società del gruppo Ferrovie dello Stato nonché per rilanciare gli investimenti del settore delle infrastrutture attraverso la programmazione, la progettazione, la realizzazione e la gestione integrata delle reti ferroviarie e stradali di interesse nazionale:

a) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate sono autorizzate a stipulare, anche in deroga alla disciplina del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

b) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono avvalersi dei contratti, compresi gli accordi-quadro, stipulati dalle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato per gli acquisti in modo unitario di beni e servizi;

c) ANAS S.p.A. e le società da questa controllate possono concedere alle altre Società del Gruppo Ferrovie dello Stato l'uso di beni immobili in gestione.»

Art. 7

7.17 (testo 2) [id. a 7.14 (testo 2), 7.12 (testo 2), 7.13 (testo 2), 7.15 (testo 2), 7.16 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da defi-

nire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Il decreto di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera 0a), del presente articolo, è adottato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e può essere aggiornato entro il 31 gennaio di ciascun anno.».

7.30

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera b), al capoverso categoria "L3e", aggiungere, in fine, le seguenti parole: "L1e".

7.34 (id. a 7.33)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), inserire, in fine, i seguenti periodi: "I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione della normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al successivo comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o complesso di veicoli privi di tali dispositivi.».

7.1000

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera d), capoverso «3-bis», al secondo periodo, sostituire le parole: «dell'archivio» con le seguenti: «dell'anagrafe».

7.44 [id. a 7.45 (testo 2), 7.46 (testo 2), 7.47 (testo 2), 7.48 (testo 2), 7.49 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera d) aggiungere le seguenti:

«d-bis) all'articolo 110, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 5, le parole: "per gli adempimenti previsti ai commi 2, 3 e 4" sono sostituite dalle seguenti: "di svolgimento, in via esclusivamente telematica, degli adempimenti previsti ai commi 2, 2-bis e 3";

2) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

d-ter) all'articolo 114, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 6, dopo le parole: "Le modalità per l'immatricolazione" sono aggiunte le seguenti ", gestite esclusivamente in via telematica,";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."»

7.51 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, sostituire la lettera e) con la seguente:

«e) all'articolo 116:

1) al comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

«f) B:

1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 chilogrammi, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice comunitario, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli;

2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore ai 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni;»

2) al comma 4, le parole: "C1, C, D1 e D, anche se alla guida di veicoli trainanti un rimorchio" sono sostituite dalle seguenti: "BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE";

3) al comma 11, le parole: "C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE" sono sostituite dalle seguenti: "C1, C, C1E e CE, anche speciale" e dopo le parole: "D1, D1E, D e DE" sono inserite le seguenti: ", anche speciale,".»

7.52

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera g), numero 1), sostituire la parola: «moralì» con la seguente: «soggettivi».

7.63 (id. a 7.64, 7.65, 7.66, 7.67)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera g), aggiungere la seguente:

« g-bis) all'articolo 123, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

"Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 1, lettera c) della Direttiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 Dicembre 2006 concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida."»

7.68

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere la seguente:

"g-bis) all'articolo 123, il comma 7-bis è sostituito dal seguente: "L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il Comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui al comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio Nazionale dei Veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7.".

7.69 [id. a 7.70 (testo 2), 7.71 (testo 2), 7.72 (testo 2), 7.73 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 1, lettera h), numero 2) capoverso 8-ter) sostituire le parole da: «Se, il giorno della prova» a «la patente è revocata» con le seguenti: «In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile.».

7.81

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera h), inserire la seguente:

«h-bis) all'articolo 167 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1 è inserito il seguente: «1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.».

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma: a) da euro 42 a euro 173, se l'eccedenza non supera 1 t; b) da euro 87 a euro 345, se l'eccedenza non supera le 2 t; c) da euro 173 a euro 695, se l'eccedenza non supera le 3 t; d) da euro 431 a euro 1.734, se l'eccedenza supera le 3 t.».

c) il comma 2-bis è sostituito dal seguente: «2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.».

d) il comma 3 è sostituito dal seguente: « Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamen-

te il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.»

e) al comma 3-*bis* il numero «15» è sostituito dal seguente «10».

f) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-*bis*: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-*bis* per il veicolo trattore.».

g) al comma 10 la parola «dieci» è sostituita dalla seguente «cinque».

h) al comma 10-*bis* le parole « valore minimo fra il 20 per cento e il 10» sono sostituite dal seguente numero «5».

i) il comma 11 è sostituito dal seguente: «11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione, La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione.».

l) al comma 12 dopo le parole « strumenti di pesa » sono aggiunte le seguenti « di tipo statico».

m) dopo il comma 12 è inserito il seguente: » 12-*bis*. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido.».

7.98 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:

«i-bis) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

«Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai

commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, l'illecito amministrativo oggetto di contestazione immediata assorbe le violazioni accertate, in assenza di contestazione ai sensi dell'articolo 201, nei novanta giorni antecedenti alla predetta contestazione e non ancora notificate. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione e fatti salvi i divieti posti da altre disposizioni, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione per la via più breve e nel più breve tempo possibile.

4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, ove ricorrano le condizioni per il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto dalla disposizione violata, se più favorevole.

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.

7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro cento venti giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata.

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o

comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

i-ter) all'articolo 203, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni."»

7.121 (testo 2) [id. a 7.250 già 10.8 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«*4-bis*. Al fine di ridurre i tempi di conclusione delle attività liquidatorie delle società di cui all'articolo 2, comma *2-terdecies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in relazione alle quali sia già stato adottato alla data di entrata in vigore della presente disposizione il decreto, previsto dal secondo periodo del medesimo comma *2-terdecies*, di nomina del Commissario liquidatore, è autorizzata la spesa in favore di detto Commissario liquidatore nel limite massimo di euro 2 milioni per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo *34-ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

7.122

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

"*4-bis*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazio-

ne, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.

4-quater. Nei casi di revoca dell'omologazione ovvero di mancata adozione, nel termine assegnato ai sensi del comma *4-bis*, delle misure necessarie a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 900 ad euro 3.500 per ciascun veicolo."

7.133 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«*4-bis.* Al fine di completare l'Asse viario di collegamento tra la via Aurelia e il casello autostradale della Versilia nel comune di Pietrasanta in Provincia di Lucca, è assegnato a detto Comune, nell'anno 2022, un contributo di euro 500.000 finalizzato all'elaborazione della progettazione definitiva ed esecutiva, nonché al conferimento degli incarichi previsti dall'articolo 31, comma 8, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n.50.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma *4-bis*, pari ad euro 500.000 per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.»

7.135 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-*bis*. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della *ex* strada stradale 3 *bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnata ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dai CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

ORDINI DEL GIORNO

G7.1

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile,

nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 7, reca disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale;

rilevato che:

con il Piano nazionale di sicurezza stradale 2030 è stato fissato l'obiettivo di ridurre almeno del 50 per cento il numero di morti e feriti per incidenti stradali e sono state definite le linee strategiche specifiche per le categorie a rischio;

appare quanto mai necessario porre particolare attenzione verso gli utenti più vulnerabili, quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

considerato inoltre che:

al fine di verificare la corretta attuazione del predetto Piano sarebbe auspicabile la realizzazione di un sistema per il monitoraggio in tempo reale dei dati sugli incidenti stradali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere un generale inasprimento delle sanzioni previste dal codice della strada nei casi in cui le violazioni dello stesso vedano coinvolti i soggetti più vulnerabili quali pedoni, bambini, anziani, ciclisti e motociclisti;

a valutare l'opportunità di promuovere la realizzazione e la rapida attuazione di una banca dati unica per la registrazione in tempo reale di tutti i dati e le informazioni relative agli incidenti stradali.

G7.2

DI GIROLAMO, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il decreto-legge in conversione è stato emanato «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, an-

che nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione»;

in particolare l'articolo 7 apporta una nutrita serie di modifiche al codice della strada, anche al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile;

considerato che:

la riduzione dell'impatto ambientale negli ambienti urbani dipende anche dalla sostenibilità delle attività di cantiere per le quali si fa largo impiego, oltre che di veicoli circolanti, anche di macchine ed attrezzature da costruzione;

i motori installati sulle macchine per costruzioni, al pari di quanto avviene nel settore del trasporto, devono rispettare rigidi parametri in materia di emissioni per essere immessi sul mercato europeo, secondo quanto previsto dalle rispettive normative comunitarie;

la sola introduzione nel mercato di macchine con motori di nuova generazione non è stata tuttavia sufficiente a innescare meccanismi virtuosi poiché - a differenza di quanto accade in relazione ai veicoli per il trasporto, per cui tramite le fasi dei motori le amministrazioni comunali hanno disciplinato l'uso alle categorie di veicoli più obsoleti - le macchine per costruzioni possono comunque lavorare a prescindere dalla fase di motore installato, e quindi senza tenere conto del livello di emissioni prodotto;

le amministrazioni locali svolgono un ruolo di primo piano nell'implementazione della normativa europea in materia di qualità dell'aria, sia per quanto attiene alle misure preventive, sia quando si rendano necessari provvedimenti correttivi;

la principale azione preventiva per mantenere i livelli di inquinanti nell'aria al di sotto delle soglie di rischio è l'istituzione di aree che prevedano limitazioni o interdizioni al traffico veicolare, denominate Ztl;

lo scopo di garantire livelli di emissioni sostenibili negli ambienti urbani potrebbe essere raggiunto anche attraverso l'incremento di pratiche funzionali all'abbattimento degli inquinanti dei motori affiancando, dunque, alle Ztl e alle ordinanze di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti, zone a basse emissioni specifiche per le attività di cantiere, disciplinate così come viene disciplinato il traffico veicolare,

impegna il Governo:

a valutare, anche sentita l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, l'opportunità di prossimi interventi legislativi finalizzati ad introdurre misure per l'istituzione a livello locale di zone a basse emissioni per le attività di lavoro delle macchine operatrici e da cantiere disciplinate sulla base delle fasi dei motori.

G7.3

ROMANO, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

il provvedimento in esame, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti;

valutato che:

la crisi economica a livello globale ha portato ad un vertiginoso aumento dei prezzi di gas e carburante;

oltre a generare un danno immediato per cittadini ed imprese, l'aumento dei costi rischia concretamente di frenare la ripresa post-pandemica e rallentare l'attuazione delle riforme del PNRR;

il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 è tempestivamente intervenuto riducendo l'accisa sui carburanti per il periodo dal 22 marzo al 21 aprile 2022;

appare tuttavia evidente, alla luce del protrarsi del caro materiali e in particolare dei carburanti, la necessità di fare di più, ampliando l'arco temporale di vigenza delle riduzioni delle accise;

esponenti di Governo hanno già e più volte anticipato l'adozione da parte del Governo di misure per calmierare i prezzi dei carburanti, di cui si attende l'emanazione,

impegna il Governo:

nell'ottica del sostegno alle imprese e al tessuto economico del nostro Paese anche alla luce degli investimenti per l'attuazione del PNRR, ad intervenire nel prossimo provvedimento utile, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e nel rispetto dei vincoli di bilancio, al fine di prorogare la riduzione delle accise fino al 30 settembre 2022 e prevedere un tetto massimo temporaneo per il prezzo del carburante.

EMENDAMENTI

7.0.19 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di veicoli non ancora immatricolati, nonché di autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di sei mesi e che non abbiano percorso più di 6000 km.

2. Gli accordi tra il produttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di cinque anni e regolano le modalità di vendita, i limiti del mandato, le rispettive assunzioni di responsabilità e la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica con nota in forma scritta trasmessa almeno sei mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovazione dell'accordo, a pena di inefficacia della medesima comunicazione.

3. Il costruttore di veicoli o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche allo stesso, forniscono al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui siano in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.

4. Al costruttore automobilistico o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere un equo indennizzo al distributore autorizzato parametrato congiuntamente al valore: a) degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione dell'accordo; b) dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi cinque anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

6. Il termine del 30 giugno 2022 di cui all'articolo 8, comma 2, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, è rifissato al 30 settembre 2022.»

7.0.22

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

1. Al fine di favorire lo sviluppo degli investimenti e il perseguimento più rapido ed efficace degli obiettivi di rinnovo dei mezzi di trasporto destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, all'articolo 200, comma 7, primo periodo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "fino al 31 dicembre 2024", sono soppresse.»

Art. 8

8.2 (testo 2) [id. a 8.1 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 1, sostituire le parole: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile» con le seguenti: «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile»;

8.1000

LA COMMISSIONE

Al comma 3, dopo le parole: «può stipulare» inserire le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.».

8.19 (testo 2) [id. a 8.20 (testo 2), 8.21 (testo 2), 8.22 (testo 2), 8.23 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la parola: "mensile" con la seguente: "trimestrale";

b) sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. Qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

8.24

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 11, inserire il seguente:

«11-bis. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono alle finalità di cui ai commi da 9 a 11 ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione, nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.»

8.11 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, i seguenti:

«12-bis. Al fine di migliorare l'organizzazione della mobilità nelle aree urbane, all'articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, il comma 6 è sostituito dai seguenti:

"6. Al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile e il contenimento del traffico, l'educazione della comunità scolastica alla mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità scolastica, fatta salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche, il Ministro dell'istruzione, sentiti il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, tenendo conto del piano "RiGenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, adotta specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del *mobility manager* scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

6-bis. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonero dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa.

6-ter. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di:

- a) diffondere la cultura della mobilità sostenibile;
- b) promuovere l'uso della mobilità ciclo-pedonale e dei servizi di noleggio e condivisione di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- c) supportare il *mobility manager* d'area, ove nominato, e le competenti amministrazioni locali ai fini dell'adozione delle misure di mobilità sostenibile fornendo elementi per favorire la sostenibilità degli spostamenti del personale scolastico e degli studenti dell'istituto scolastico;
- d) segnalare al competente ente locale eventuali esigenze legate al trasporto scolastico e delle persone con disabilità.

6-quater. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche una infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.

6-quinquies. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione dei commi da 6-bis a 6-quater nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."

12-ter. All'articolo 229, comma 4, primo periodo del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165" sono aggiunte le seguenti: "ad eccezione delle istituzioni scolastiche."»

8.30

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

"12-bis. Al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori siciliane oggetto della convenzione stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, nonché del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, al soggetto incaricato della gestione dei servizi è riconosciuto un contributo straordinario, nella misura massima di 8 milioni di euro, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento eccezionale dei costi del carburante dell'anno 2022 rispetto alla media di tali costi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

12-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la determinazione della compensazione di cui al comma 12-bis, nei limiti di quanto strettamente necessario a compensare la maggiore spesa derivante dall'aumento eccezionale del costo del carburante e comunque in misura non superiore all'importo massimo stabilito al comma 12-bis. Tali criteri, al fine di evitare eventuali sovracompensazioni, sono definiti tenendo conto degli aumenti delle tariffe già praticati dal gestore dei servizi nel primo semestre 2022 sulla base degli strumenti previsti a legislazione vigente o dalla convenzione in essere.

12-quater. 3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 8 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3, comma 33, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.«

8.58 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 12, aggiungere, in fine, il seguente:

«12-bis. Al fine di assicurare l'efficienza e l'economicità gestionale della linea metropolitana di Catania, elevando, al contempo, la qualità dei servizi erogati, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 5 milioni a decorrere dall'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.»

ORDINI DEL GIORNO

G8.1

FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha previsto, all'articolo 4, un contributo

straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese energivore a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022;

il decreto-legge citato ha previsto inoltre, all'articolo 5, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, anche a favore delle imprese a forte consumo di gas naturale a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas naturale;

rilevato che:

il caro energia, comprensivo della componente carburanti, sta avendo un impatto deflagrante sulla filiera dei trasporti in generale e anche sul trasporto urbano pubblico locale;

parimenti la componente fossile, tra cui anche il metano, pesa inesorabilmente sul comparto, che ha iniziato ad investire sulla transizione ecologica dei mezzi, ma che ha innanzi uno scenario complesso di infrastrutturazione e di aumento dei costi di gestione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere contributi, sotto forma di credito di imposta, finalizzati a compensare i maggiori costi sostenuti anche da un comparto strategico per la mobilità urbana e la sostenibilità, quale il comparto del trasporto pubblico locale.

G8.2

CROATTI, FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646),

premesso che:

l'articolo 8 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale;

considerato che:

nel provvedimento in esame, così come nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

Il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

rilevato, in fine, che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di

modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.3

MALLEGNI, GALLONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mez-

zi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristrutturava il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili;

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.5

RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione

sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'idonea tecnologia alternativa che non utilizzi combustili fossili,

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E, prevedendo al contempo un progressivo divieto di circolazione dei mezzi più inquinanti.

G8.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

nell'ambito dei progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza sinora implementati, non è stato dato il giusto rilievo ad interventi riguardanti il rinnovo della flotta dei bus turistici, che rivestono un ruolo centrale nel trasporto passeggeri in ambito nazionale ed internazionale;

secondo il quadro fornito dall'*European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA), gli autobus sono il mezzo di trasporto maggiormente diffuso in Europa. Il trasporto mediante autobus favorisce l'inclusione sociale, garantendo la possibilità di mobilità alle persone meno abbienti, alla fascia più anziana di popolazione e soprattutto alle persone che vivono in aree rurali e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

la transizione ecologica deve essere perseguita anche nel settore dei bus turistici, ma nei limiti che l'attuale tecnologia consente; nell'immediato futuro in tale comparto non potranno essere acquistati autobus elettrici per la mancanza di batterie capaci di coprire il lungo raggio dei viaggi, se non mediante continue soste che renderebbero impossibile sia l'effettuazione del servizio sia il rispetto della normativa relativa ai tempi di guida e di riposo dei conducenti;

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 mezzi, di cui solo 10.300 (41%) risultano avere classi di emissioni euro 5 (circa 5.000) ed euro 6 (circa 5.300);

il rinnovo del parco mezzi in chiave ecologica però non può essere sostenuto, dati gli ingenti costi, solamente dagli operatori;

considerato, inoltre che:

la politica legislativa dell'Unione europea, nel processo di revisione del sistema delle accise (proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'adeguata tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili;

impegna il Governo

al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, ad adottare nella prossima legge di bilancio delle adeguate misure economiche di sostegno per l'acquisto di modelli di autobus dotati di motori Euro 6 classe E.

EMENDAMENTI

Art. 9

9.6 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 6, inserire il seguente: «6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse fi-

nanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedurali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.»

9.7 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

«7. All'articolo 12 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modifiche e integrazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, la lettera d) è sostituita dalla seguente: "d) gli interventi di piccola manutenzione nonché quelli atti ad assicurare l'adeguamento alle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n.81 sono curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili, anche se di proprietà di terzi. Fermo restando quanto previsto nel precedente periodo, nell'ambito del Sistema accentrato delle Manutenzioni è fatta salva la possibilità di finanziare e realizzare l'esecuzione anche di interventi relativi alla messa a norma degli impianti o correlati alle norme in materia di prevenzione incendi, al fine di favorire il coordinamento degli stessi con altri interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria da eseguirsi ai sensi delle precedenti lettere a) e b) e del successivo comma 5. Sempre al fine di promuovere forme di razionalizzazione tra gli interventi, favorendo economie di scala e contribuendo al contenimento dei relativi costi, l'Agenzia del Demanio o i Provveditorati interregionali alle Opere Pubbliche possono curare, previo atto di intesa e senza nuovi o maggiori oneri, l'esecuzione degli interventi di cui al precedente periodo, nei casi in cui interessino immobili già oggetto di finanziamenti per lavori nell'ambito di Piani di Investimento approvati dalla medesima Agenzia. Parimenti i Provveditorati Interregionali alle Opere Pubbliche possono gestire, previo atto di intesa con l'Agenzia del Demanio, l'esecuzione degli interventi ascritti ai Piani di Intervento dell'Agenzia del Demanio nei casi in cui questi riguardino immobili già oggetto di finanziamento nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste

in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

b) al comma 5, dopo il secondo periodo è aggiunto il seguente: "L'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria di importo dei lavori in ogni caso inferiore a 100.000 euro, di cui al comma 2, lettera a) e b), è curata, senza nuovi o maggiori oneri, direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili."

7-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 11-*bis* e 11-*ter* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, come modificato e integrato dal decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito in legge 14 giugno 2019, n. 55, trovano applicazione anche nel periodo intercorrente tra la data dell'abrogazione dell'articolo 92, comma 7-*bis* del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto dell'articolo 217 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e la data di entrata in vigore della legge 14 giugno 2019, n. 55.

7-ter. All'articolo 16-*sexies* del decreto legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis.* Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.».

9.14 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-*bis.* Al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l'Orientamento) degli studenti degli istituti nautici e professionali della pesca commerciale delle produzioni ittiche, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con proprio provvedimento, procede a definirne le modalità di svolgimento a bordo di imbarcazioni nautiche a decorrere dall'anno scolastico 2022-2023, che dovrà tenere conto di un percorso formativo, facendo riferimento alle norme IMO STCW '95 e successive modifiche, prevedendo per gli studenti la frequenza del corso P.S.S.R.

(Sicurezza Personale e Responsabilità Sociali - *Personal Safety and Social Responsibilities*) con oneri a carico degli stessi».

9.16 (testo 2) [id. a 9.17 (testo 2), 9.12 (testo 2), 9.18 (testo 2), 9.20 (testo 2), 9.21 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Per le finalità di cui all'articolo 121, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si considerano validi ad ogni effetto di legge le qualifiche, le abilitazioni e gli attestati di formazione periodica, previsti dal medesimo comma 3 del citato articolo 121, conseguiti dal personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anteriormente alla data del 16 giugno 2022.»

9.27 (testo 3) [id. a 9.28 (testo 2), 9.26 (testo 3)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 9 inserire il seguente:

«9-bis. All'articolo 59, comma 1, lettera aa), del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, dopo la parola: "adozione" sono inserite le seguenti "dei principi".»

9.29

LA COMMISSIONE

Sostituire il comma 10 con il seguente:

«10. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 8, le parole: "nonché Porto di Licata" sono sostituite dalle seguenti: ", Porto di Licata nonché Porto di Sciacca";

b) al punto 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli"»

9.30 (testo 2) [id. a 9.31 (testo 2), 9.32 (testo 2), 9.33 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10- *bis*. All'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è apportata la seguente modificazione:

- al punto 12, le parole: "e Ortona" sono sostituite dalle seguenti: ", Ortona e Vasto".»

9.34

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 9) le parole "Porti di Augusta e Catania" sono sostituite dalle seguenti: "Porti di Augusta, Catania e Pozzallo."»

9.38

DE FALCO

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-*bis*. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4 comma 1 bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel ter-

mine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

A tale fine è autorizzata la spesa di euro 48.570,54 per l'anno 2022 e di euro 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023, cui si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, nonché la spesa per l'onere derivante da ricostruzione di carriera antecedente l'anno in corso, cui si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.»

9.39 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Al decreto legislativo 1° dicembre 2009, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3 sono aggiunti in fine i seguenti commi:

"3-bis. Al fine di sviluppare ulteriori percorsi di formazione che favoriscano l'integrazione interdisciplinare fra il mondo accademico, la formazione e la ricerca nel settore della Pubblica amministrazione, nonché di integrare il sistema della formazione universitaria, post universitaria, della ricerca e quello dell'accesso sempre più qualificato nella Pubblica amministrazione, la Scuola Nazionale dell'Amministrazione può prevedere nella propria offerta formativa l'erogazione anche di Corsi di alta formazione e di perfezionamento *post lauream* nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della

Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente."

b) all'articolo 11, comma 2-*bis*, primo periodo dopo le parole "possono essere" è inserita la seguente "prioritariamente".

Conseguentemente

alla rubrica dell'articolo aggiungere in fine le seguenti parole "e della Scuola nazionale dell'amministrazione"

9.42 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-*bis*. Le strutture finanziate con risorse assegnate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai Comuni per interventi straordinari sul patrimonio residenziale pubblico, ai sensi dell'articolo 3, primo comma, lettera q), della legge 5 agosto 1978, n. 457, non ancora del tutto completate possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari, anche eventualmente cambiando la destinazione d'uso, a condizione che sia garantita una finalità di interesse pubblico generale. Le amministrazioni interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

9.47

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10, aggiungere, in fine, il seguente:

«10-*bis*. All'articolo 5, comma 2-*ter*, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, dopo le parole: "sono depositati" sono inserite le seguenti: "ai soli fini informativi";

b) al quarto periodo, dopo le parole: "Con la stessa modalità" sono inserite le seguenti: "e per le medesime finalità".

9.48 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 10 aggiungere, in fine, il seguente:

«10-bis. Al fine di realizzare gli interventi di cui all'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al medesimo articolo 1, comma 26, della citata legge n. 160 del 2019, le parole da "come previsto" a "legge 28 giugno 2019, n. 58," sono soppresse, e le parole "è assegnata al soggetto attuatore degli interventi" sono sostituite dalle seguenti: "è trasferita alla medesima provincia".».

ORDINI DEL GIORNO

G9.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premessi che:

su iniziativa del dirigente della Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore;

per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti;

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento

nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro;

senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il MIMS garantisce ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti;

il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata;

ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

impegna il Governo:

ad uniformare i criteri di ristoro riguardanti i concessionari autostradali a quelli applicati per legge alla generalità delle imprese, anche eventualmente assumendo iniziative legislative per rimodulare questi ultimi.

G9.2

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, in sede di esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neo-

costituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

tale continuità è in evidente contrasto con la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera *e*), comma 5, lettera *b*) e comma 10, lettera *b*), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione;

su iniziativa del dottor Morisco ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore; per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti; tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il dottor Morisco ha garantito ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti; il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata; ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera *b*) numero *i*) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in

tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

lo stesso dottor Morisco ha esteso la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova sulla base dell'approvazione da parte del CIPE di un progetto parziale e preliminare, quando invece era richiesto, dalla convenzione il progetto definitivo completo, approvazione che era stata in precedenza definitivamente annullata dal Consiglio di Stato; in base alla convenzione del 2007, approvata per legge, la concessione doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto una procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare; con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord; l'inerzia del Ministero delle infrastrutture in merito a tale inadempienza, ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato; il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese; incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assoluta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013"; in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

a dare piena attuazione per la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera *e*), comma 5, lettera *b*) e comma 10, lettera *b*), dove si impone di assicurare la rotazione dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione, nei confronti del menzionato dirigente, che da venticinque anni è interlocutore, senza so-

luzione di continuità ma solo con avanzamenti di carriera, dei concessionari autostradali;

ad esaminare le decisioni dello stesso dirigente: a) sul ristoro al 100% dei minori incassi durante l'emergenza Covid, in palese contrasto con la legge che riguarda la generalità delle imprese, b) sulla proroga della concessione dell'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova sulla base di una delibera CIPE definitivamente annullata dal Consiglio di Stato.

G9.3

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 9 dell'A.S. 2646,

premesso che:

in base alla convenzione del 9 luglio 2007, approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, la concessione la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, "in funzione della realizzazione della Valdastico Nord" (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto un a procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare;

con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord;

l'inerzia del Ministero delle infrastrutture di fronte a tale inadempienza ha fatto supporre che prima di tale data un suo atto abbia graziosamente prorogato tale scadenza, ma, nonostante i vari tentativi di conoscerne gli estremi attraverso interrogazioni, accesso agli atti e accesso civico, non è mai stato possibile sapere se, da chi e come tale atto sia stato approvato;

il 21 gennaio 2019, il Consiglio di Stato, definitivamente pronunciandosi sull'appello presentato l'anno precedente dal Comune di Besenello, con sentenza 499/19 annullava la menzionata deliberazione del CIPE, condannando la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al pagamento delle spese;

incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026

la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013";

in data 13 ottobre 2020, la Corte di cassazione dichiarava inammissibile il ricorso presentato dalla citata società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. avverso la sentenza del Consiglio di Stato;

impegna il Governo:

ad intervenire per sanare la grave e palese irregolarità compiuta estendendo una lucrosissima concessione sulla base di una deliberazione definitivamente annullata.

EMENDAMENTI

Art. 10

10.7

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-ter. Alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, comma 136, primo paragrafo, le parole "entro otto mesi" sono sostituite dalle seguenti: "entro dodici mesi".»

10.12 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Apportare le seguenti modifiche:

a) *alla rubrica, sopprimere le seguenti parole:* «di particolare complessità»;

b) *dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:*

«5-bis. Al fine di favorire lo sviluppo psico-fisico dei minori, il conseguimento degli obiettivi di rigenerazione del tessuto socio-economico del-

le città, nonché di miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza e di rifunzionalizzazione di spazi pubblici, anche periferici, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile, Smart City, per la realizzazione di parchi gioco innovativi è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione pari a complessivi 5 milioni di euro per l'anno 2023, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato «DATECI SPAZIO» destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti. Le proposte sono trasmesse, anche per via telematica, entro 120 giorni dalla entrata in vigore della presente legge e devono indicare l'area oggetto di intervento, le finalità ludico didattiche perseguite, i profili di accessibilità, sicurezza e risparmio energetico, il cronoprogramma per la realizzazione dell'intervento, la parte destinata ai lavori e quella relativa alle forniture, le modalità e i costi di gestione, eventuali ulteriori contribuzioni alla realizzazione dell'intervento. Sono ammissibili a finanziamento, nel limite massimo di 500 mila euro, esclusivamente degli interventi che non risultino già destinatari di contributi e risorse sulla base di altra normativa regionale, nazionale o comunitari.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

- a) i tempi e le relative modalità di erogazione del finanziamento;
- b) i criteri per la valutazione delle proposte;
- c) le modalità di monitoraggio del programma e le ipotesi di revoca del finanziamento.

5-quater. La valutazione delle proposte di cui al comma *5-ter* è svolta dall'Alta commissione di cui all'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2019 n. 160, che, a tal fine, si può avvalere del supporto tecnico delle strutture del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Struttura tecnica di missione di cui all'articolo 214 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'Alta commissione opera con le risorse strumentali, umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente e l'avvalimento avviene senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5-quinquies. L'Alta Commissione di cui al comma *5-quater*, all'esito dell'esame delle proposte presentate, predispone apposito elenco contenente le proposte ammissibili a finanziamento e il CUP di ciascun intervento che è approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definiti i termini per la stipulazione delle convenzioni o degli accordi di programma per l'attuazione delle proposte.

5-sexies. Agli oneri derivanti dai commi da *5-bis* a *5-quinquies*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

10.13 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n.55, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma 12-*septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma 12-*septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

5-ter. Per le finalità di cui al comma *5-bis* è autorizzata in favore di Rete ferroviaria italiana s.p.a. la spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 al 2024, di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028, 2029.

5-quater. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Commissario straordinario nominato ai sensi dell'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto - legge n. 32 del 2019, il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a. provvedono a definire, mediante la sottoscrizione di apposita convenzione e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, le attività necessarie per assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi e delle opere di cui al "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" di cui al comma *5-bis*, ferma l'attribuzione al comune di Genova delle funzioni di soggetto attuatore delle opere e degli interventi inseriti nel predetto progetto di riqualificazione.

5-quinquies. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a complessivi 89 milioni di euro, si provvede:

a) quanto a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 47, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

b) quanto a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2026 e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

ORDINI DEL GIORNO

G10.1

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (AS 2646);

premesso che:

in data 26 novembre 2021 è stato firmato il «Trattato per una cooperazione bilaterale rafforzata» tra Italia e Francia. Tra i vari punti, aspetto preminente della cooperazione frontaliere sarà lo sviluppo sempre più integrato di una rete di trasporti ferroviari, stradali e marittimi, con particolare riguardo, in ragione degli aspetti ambientali, alla mobilità ferroviaria transalpina. Speciale rilievo rivestiranno in quest'ambito le Conferenze intergovernative settoriali;

l'articolo 10 del Trattato sulla Cooperazione transfrontaliera prevede di strutturare la politica transfrontaliera italo-francese attraverso l'istituzione di un Comitato di cooperazione frontaliere; il territorio di frontiera delle «Alpi del mare» è stato oggetto di significative progettazioni volte ad efficientare i collegamenti, ma soprattutto a valorizzare la naturale vocazione turistica dell'area attraverso la linea ferroviaria (più di 100 chilometri su rotaie);

la linea Cuneo - Ventimiglia - Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati

realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermenagna e numerose gallerie scavate nella montagna;

la riattivazione completa della Cuneo-Nizza, dopo le lunghe e costose riparazioni post-belliche, nel 1979, è già stata simbolo della rinata amicizia tra italiani e francesi;

il Programma di lavoro italo - francese, collegato al Trattato, al punto 10 prevede di approvare la nuova Convenzione intergovernativa che inquadri le modalità di manutenzione corrente e di sfruttamento della linea Cuneo-Breil-Ventimiglia e intraprendere azioni comuni per un rapido ripristino dell'infrastruttura di questa linea e per il suo adeguamento ai fini del ritorno a livelli di servizi commerciali adeguati;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a realizzare un'opera di manutenzione ordinaria e straordinaria che coinvolga le nostre infrastrutture marittime, stradali e ferroviarie e a potenziare e garantire adeguati servizi di trasporto transfrontalieri di merci e persone.

G10.4

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" (A.S. 2646),

premesso che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono a scopo precauzionale durante le forti precipitazioni, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi, deviazioni, tragitti allungati e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti; Si tratta di situazioni critiche che possono essere risolte definitivamente solo attraverso di costruzione di nuovi ponti;

il nuovo ponte tra Colorno (PR) e Casalmaggiore (CR) è da anni atteso sul territorio, soprattutto dopo la lunga chiusura per manutenzione straordinaria dal settembre 2017 al giugno 2019 che ha imposto a pendolari e trasportatori lunghe deviazioni e gravi disagi; il ponte insiste sulla ex SS 343 Asolana che è stata trasferita alla competenza di ANAS dall'aprile 2021 e viene chiuso ogni 2 o 3 mesi per manutenzioni, segno della vetustà del ma-

nufatto che, si dice, abbia una vita limitata e pertanto debba essere sostituito entro il 2029;

L'attuale ponte è stato costruito tra il 1955 e il 1957, ed aperto alla viabilità nel 1958; con la sua lunghezza di 1206 metri, era il ponte più lungo d'Italia, e fin da subito assunse un'importanza che andava ben al di là del collegamento tra le tre province di Parma, Cremona e Mantova ma permetteva una più veloce connessione, soprattutto per i mezzi pesanti, tra il Tirreno (collegato a Parma con l'autocamionale della Cisa) e il Brennero, accorciando notevolmente i collegamenti verso Mantova, Verona e Bolzano; attualmente, l'attuale ponte è monitorato con sensori e permette il transito ai soli mezzi di portata inferiore a 44 tonnellate;

il nuovo ponte della Becca, sulla ex SS 617 trasferita alla competenza dell'ANAS dall'aprile 2021, è da anni atteso sul territorio; infatti, nella provincia di Pavia, il ponte della Becca, è diventato il simbolo della provincia; il vecchio ponte, costruito il 1912 sulla confluenza tra i fiumi Ticino e Po, presenta annualmente problematiche importanti e imprevedibili che obbligano la chiusura del transito per settimane ai fini della manutenzione straordinaria, creando ripetuti disagi alle comunicazioni e dispendio significativo di risorse per la messa in sicurezza;

nel mese di maggio 2019 sono stati conclusi i lavori di completamento e restauro conservativo ma il ponte non è percorribile dai mezzi pesanti e ciò mette in crisi la logistica delle aziende e i trasportatori che obbligatoriamente devono trovare strade alternative di comunicazione; nel 2020 la Regione Lombardia ha finanziato con 800 mila euro la redazione di un documento di fattibilità per la realizzazione del nuovo ponte ritenuto improcrastinabile;

il decreto interministeriale MIT - MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (Legge 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha previsto più che altro piccoli interventi urgenti di messa in sicurezza dei ponti esistenti ma ha anche previsto il finanziamento dei progetti di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte della Becca e del nuovo ponte di Casalmaggiore, rimandando al Contratto di programma ANAS 2016-2020 il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione delle opere e inserendo tali opere nell'elenco nella Sezione A.1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo Contratto di programma ANAS;

in particolare, il DM 3 gennaio 2020, ha assegnato alla Provincia di Parma, allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a 1.500.000 di euro per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte di Casalmaggiore e alla Provincia di Pavia allora ente gestore dell'infrastruttura, risorse pari a ? 1.500.000 per la predisposizione del progetto

di fattibilità tecnica ed economica del nuovo Ponte della Becca. Attualmente sono in corso le progettazioni;

il comma 397 della legge di bilancio per il 2022, n. autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative affinché nel prossimo contratto di programma 2021-2025 tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e ANAS Spa sia assegnata la massima priorità alla progettazione e realizzazione indifferibile e urgente del nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore e del nuovo ponte della Becca.

EMENDAMENTO

Art. 11

11.1

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Sopprimere il comma 1.

ORDINE DEL GIORNO

G11.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato, nel corso dell'esame dell'articolo 11 dell'A.S. 2646,

impegna il Governo:

a rendere noti gli studi scientifici che dimostrano l'efficacia dell'uso delle mascherine FFP2 negli ambiti previsti dall'articolo 11, nonché quelli che attestano l'assenza di danno nell'uso prolungato delle stesse.

EMENDAMENTI

Art. 12

12.1

NUGNES, LA MURA

Sopprimere l'articolo.

12.4 (testo 3)

LA COMMISSIONE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sostituire ovunque ricorrono le parole: "1,5 milioni di euro annui" con le seguenti: "8 milioni di euro annui".

b) dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR ed al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7 del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali

e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165.

1-ter. Per le medesime finalità di cui al comma *1-bis*, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad assumere, con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali e nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di personale non dirigenziale pari a 10 unità, da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1. Il reclutamento del suddetto contingente di personale è effettuato, senza il previo svolgimento delle previste procedure di mobilità, attraverso l'avvio di procedure concorsuali pubbliche o mediante scorrimento di vigenti graduatorie di concorsi pubblici.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi *1-bis* e *1-ter* del presente articolo, pari ad euro 320.557 per l'anno 2022 e ad euro 769.336 a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.»

12.6 (testo 3) [id. a 12.7 (testo 2)]

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: «1-bis. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo, e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "porre".».

12.12 (testo 4)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis*. Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

1-*ter*. Il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato stipulano apposito protocollo d'intesa per definire l'attività di collaborazione destinata alle finalità di cui al comma 1-*ter*, anche attraverso la costituzione di presidi territoriali unitari tra le Prefetture-Uffici territoriali del Governo e le Ragionerie territoriali dello Stato.

1-*quater*. Per la corresponsione al personale non dirigenziale da reclutare ai sensi del comma 1-*bis* dei compensi dovuti per le prestazioni di lavoro straordinario è autorizzata la spesa di 1.000.000 euro a decorrere dall'anno 2023, di cui euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'Interno e euro 500.000 per le esigenze del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria Generale dello Stato.

1-*quinquies*. Agli oneri di cui ai commi 1-*bis* e 1-*quater*, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a

decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

1-*sexies*. All'articolo 6 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito con modificazioni dalla legge 29 giugno 2022 n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a. Al comma 2 dopo le parole «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»
- b. Al comma 3, primo periodo le parole «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.»

12.0.1000

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Disposizioni urgenti in materia di funzionamento del comitato di monitoraggio di cui all'articolo 1-bis, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56)

1. All'articolo 1-*bis*, comma 7, del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, dopo le parole: "Ministero della difesa," sono aggiunte le seguenti: "Ministero dell'Interno".»

12.0.2000 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

1. Una quota, pari a 15 milioni di euro per l'anno 2022, del fondo di cui all'articolo 183, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituito nello stato di previsione del Ministero della cultura, è destinata a incrementare l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del medesimo decreto-legge, al fine di assicurare il funzionamento dei musei e dei luoghi della cultura statali di cui all'articolo 101 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, afferenti al settore museale.».

12.0.26

LA COMMISSIONE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Clausola di salvaguardia)

1. Le disposizioni del presente decreto sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.»

EMENDAMENTI
(al disegno di legge di conversione)

Art. 1

X1.100/2

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al «Conseguentemente», sopprimere la lettera b).

X1.100/9

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) sopprimere il secondo periodo;

b) al terzo periodo, sopprimere le parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti,».

X1.100/100

LUPO, DI GIROLAMO, CASTALDI

All'emendamento X1.100, al «Conseguentemente», lettera b), capoverso «Art. 7-ter», al comma 1, terzo periodo, sopprimere le seguenti parole: «, ancorché non sottoposti a visto di registrazione della Corte dei Conti,».

X1.100/16

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, lettera a), sostituire il primo e secondo periodo con i seguenti:

«si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.A., nonché

delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. fatta eccezione per il personale di queste impegnato nei contratti di cui al comma 6, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. Anas S.p.A. è altresì, obbligata ad assumere, per assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo e, alla cessazione dei contratti di cui al comma 6, l'ulteriore personale delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. oggi impegnato nei contratti di cui al comma 6, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Service S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»

X1.100/20

MALLEGNI, BOCCARDI, VONO, GALLONE, DAMIANI, BARACHINI

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, alla lettera a) apportare le seguenti modifiche:

a) *al secondo periodo, dopo le parole: "secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS," inserire le seguenti: "fatto salvo quanto previsto al periodo successivo,";*

b) *dopo il secondo periodo inserire il seguente: "Resta fermo, in ogni caso, che al personale adibito ai lavori edili o di ingegneria civile si applicano i contratti collettivi del settore edile, nazionale e territoriali, stipulati dalle associazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale."*

X1.100/30

MALLEGNI, BOCCARDI, VONO, GALLONE, DAMIANI, BARACHINI

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», al comma 3, sopprimere le lettere b) e c).

X1.100/35

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Per le medesime finalità di cui al comma 3:

a) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione e tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali gratuitamente devolvibili, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding S.p.A.;

b) la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering s.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. sono impegnate a vendere ad ANAS s.p.a., che da parte sua è impegnata ad acquistare, e nelle more del perfezionamento della vendita a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a., tutti i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali non gratuitamente devolvibili necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25. L'impegno della società Parchi Global Service s.p.a. e della società Infraengineering s.r.l. decorrerà dalla data in cui scadranno i contratti che esse hanno in corso come dal successivo comma 6;

c) la documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS S.p.A., ai sensi delle lettere a) e b) che precedono, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti;

d) per la vendita dei beni di cui alla lettera b) che precede ANAS s.p.a. riconoscerà a ciascuna Società interessata un prezzo corrispondente ai valori di mercato, e per il periodo fini alla formalizzazione della vendita un indennizzo commisurato ai valori di mercato correnti per la messa a disposizione di beni corrispondenti. degli stessi."

b) al comma 6, dopo il primo periodo inserire il seguente: "Per l'effetto, ANAS s.p.a. subentra nei relativi contratti";

c) al comma 6 sopprimere l'ultimo periodo.

X1.100/37

MALLEGNI, VONO, GALLONE

All'emendamento X1.100, al capoverso «Art. 7-ter», dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. ANAS S.p.a. subentra nei contratti di finanziamento attivati da Strada dei Parchi s.p.a. per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle autostrade A24 ed A25 e dei correlati contratti di copertura del rischio tasso, e di tanto si terrà conto nella determinazione dell'indennizzo di cui all'articolo 1, comma 1.»

X1.100 [già X1.1 e X1.1/19 (testo 2), X1.1/21 (testo 2), X1.1/26 (testo 2), X1.1/28 (testo 2), X1.1/27 (testo 2) e X1.1/40]

LA COMMISSIONE

All'articolo 1 del disegno di legge di conversione, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 85 del 2022.

Conseguentemente:

- a) all'articolo 7, sopprimere il comma 4;*
- b) dopo l'articolo 7, inserire i seguenti:*

Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali)

1. In caso di estinzione di una concessione autostradale per inadempimento del concessionario ai sensi dell'articolo 35 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, l'importo previsto dal quarto periodo del comma 1 del medesimo articolo 35 è determinato, previa appropriata verifica delle voci di bilancio in coerenza con quanto previsto dall'articolo 176, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e a seguito di asseverazione da parte di una primaria società di revisione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, non oltre dodici mesi dall'estinzione della concessione. È fatto salvo il diritto del concedente al risarcimento dei danni cagionati dall'inadempimento del

concessionario, determinato tenendo conto anche delle risultanze delle ispezioni effettuate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, su richiesta del concedente e finalizzate a verificare lo stato dell'infrastruttura autostradale oggetto di concessione.

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate ad ANAS s.p.a. nei termini e secondo le modalità definite con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata ad ANAS s.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

3. Per le finalità di cui al comma 1, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*,

ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 7-ter

(Disposizioni urgenti per la gestione e la sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25)

1. La Convenzione unica del 18 novembre 2009 sottoscritta tra ANAS s.p.a. e Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione in concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 è risolta per grave inadempimento del concessionario, Strada dei Parchi s.p.a., sulla base delle motivazioni del decreto della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 29 del 14 giugno 2022, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in data 7 luglio 2022. Con la presente disposizione, il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è reso immediatamente e definitivamente efficace. Fermo quanto previsto dall'articolo 21, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, ai decreti di cui al primo e al secondo periodo del presente comma si applica, ancorché non sottoposti a visto e registrazione della Corte dei conti, la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 35, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in considerazione della retrocessione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in qualità di concedente della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25 e nelle more del trasferimento della titolarità della concessione di detta rete autostradale, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, e, comunque, non oltre la data del 31 dicembre 2023, ANAS s.p.a. assume a decorrere dall'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, e al fine di assicurare la continuità della circolazione in condizione di sicurezza, la gestione delle autostrade A24 e A25, ai sensi del medesimo comma 1 del citato articolo 35, provvedendo, altresì, allo svolgimento delle seguenti attività:

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno

2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

c) nei limiti delle risorse allo scopo individuate, effettuazione di ogni ulteriore intervento ritenuto necessario dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020 n. 77.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, la società ANAS s.p.a.:

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è, altresì, autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services s.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto da ANAS s.p.a., ai sensi del secondo periodo, è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui all'articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, a quella dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

b) per l'affidamento delle attività necessarie alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, opera in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli derivanti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, dei principi di cui agli articoli 30, 34 e 42 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 del 2016 e delle disposizioni in materia di subappalto;

c) può effettuare la selezione degli operatori economici affidatari della realizzazione degli interventi di cui al comma 2 di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti, in relazione ai quali non è ancora intervenuta l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici;

d) provvede ad applicare e a riscuotere le tariffe da pedaggio, comprensive del sovrapprezzo di cui all'articolo 1, comma 1021, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006, vigenti alla data del 31 dicembre 2017 e i relativi proventi sono destinati alla copertura dei costi di gestione, nonché all'effettuazione degli interventi di cui alla lettera a) del comma 2 e, per la parte eccedente, a quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 2. È esclusa ogni ulteriore remunerazione in favore di ANAS s.p.a. per lo svolgimento delle attività affidate ai sensi del presente articolo.

4. Per le medesime finalità di cui al comma 3, la società Strada dei Parchi s.p.a., la società Parchi Global Service s.p.a., la società Infraengineering S.r.l. e la società Toto Holding s.p.a. provvedono a mettere immediatamente a disposizione di ANAS s.p.a. tutta la documentazione, anche tecnica, relativa allo stato di funzionalità delle infrastrutture autostradali e ai programmi di manutenzione in corso di esecuzione, i beni materiali, ivi compresi i beni immobili, e i beni immateriali necessari per la gestione e la manutenzione ordinaria delle autostrade A24 e A25, nonché a garantire al personale autorizzato da ANAS s.p.a. l'accesso a tutta la documentazione pertinente detenuta da dette società ovvero da altre società controllate dalla società Toto Holding s.p.a.. La documentazione e i beni messi a disposizione di ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma, sono analiticamente indicati in appositi verbali sottoscritti dai rappresentanti delle parti.

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è un nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni

indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

6. Al fine di consentire lo svolgimento da parte di ANAS s.p.a. delle attività di cui al comma 2, nonché per assicurare la continuità della circolazione lungo le autostrade A24 e A25, le prestazioni previste dai contratti stipulati da Strada dei Parchi s.p.a. per la gestione di dette autostrade ovvero per l'effettuazione degli interventi di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2, qualora non già integralmente eseguite alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, sono rese nei confronti di ANAS s.p.a. Entro sessanta giorni dalla predetta data, ANAS subentra nei contratti di cui al primo periodo e dalla stessa ritenuti indispensabili.

6-bis. In relazione alle procedure di affidamento indette da parte di ANAS s.p.a. ai fini dello svolgimento delle attività di cui al comma 2, nonché a quelle indette dal Commissario straordinario di cui all'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, i relativi bandi di gara, avvisi o inviti contengono specifiche clausole sociali finalizzate, ai sensi dell'articolo 50 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e nei limiti ivi previsti, a promuovere la stabilità occupazionale del personale della Società Toto Costruzioni S.p.a. impiegato alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, nelle attività di manutenzione ordinaria, straordinaria o di ripristino infrastrutturale delle tratte autostradali A24 e A25, garantendo altresì l'applicazione dei contratti collettivi nazionali in essere e con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

6-ter. Al fine di promuovere un ampio percorso di partecipazione democratica nella programmazione delle attività di cui al comma 2 e di favorire una definizione organica e condivisa delle tariffe da pedaggio, è istituito un Tavolo istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Tavolo è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile o da un suo delegato ed è composto da un rappresentante di ANAS s.p.a., un rappresentante della Regione Abruzzo, un rappresentante della Regione Lazio, una rappresentanza dei sindaci dei comuni interessati dalle tratte autostradali A24 e A25 e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU). Ai componenti del tavolo non spettano compensi, indennità, gettone di presenza o altro emolumento comunque denominato. Dall'istituzione e dal funzionamento del tavolo di lavoro non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

7. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvede, ai sensi dell'articolo 12, comma 4, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, ad effettuare ispezioni finalizzate a verificare, entro il 31 dicembre 2022, le condizioni di sicurezza dell'intera infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, informando mensilmente ANAS s.p.a., il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e i membri del tavolo di cui al comma 6-ter sui risultati dell'attività ispettiva svolta.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dalla lettera a) del comma 2, dalle lettere a), b) e c) del comma 3, nonché dai commi 4 e 6, si provvede a valere sui pedaggi riscossi da ANAS s.p.a. ai sensi della lettera d) del citato comma 3. Per l'anno 2022, è riconosciuta in favore di ANAS s.p.a. un'anticipazione di euro 60 milioni, che viene dalla medesima società restituita, senza applicazione di interessi, entro sessanta giorni dal trasferimento della titolarità della concessione relativa all'infrastruttura autostradale, costituita dall'autostrade A24 e A25, alla società in-house di cui all'articolo 2, comma 2-sexies, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, mediante apposito versamento all'entrata dello Stato, effettuato a valere sui ricavi da pedaggio complessivamente riscossi alla data del citato trasferimento, al netto di quelli impiegati per i costi di gestione e di manutenzione ordinaria di cui al comma 2. Detto importo è riassegnato al fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

9. Fermo il diritto al risarcimento del danno causato dal grave inadempimento della società Strada dei Parchi s.p.a. agli obblighi previsti dalla Convenzione unica di cui al comma 1, l'importo previsto dall'articolo 35, comma 1, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 è determinato secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 1. Agli oneri derivanti dal presente comma, si provvede a valere sulle risorse del fondo di cui all'articolo 7-bis, comma 3.

10. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede a trattenere sull'importo di cui al comma 9, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7-bis, comma 2, una somma corrispondente all'entità delle rate di corrispettivo di cui all'articolo 3, comma 3.0, lettera c), della Convenzione unica del 18 novembre 2009 dovute e non ancora versate da Strada dei Parchi s.p.a. ad ANAS s.p.a. alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85. Il versamento ad ANAS s.p.a. delle somme trattenute ai sensi del primo periodo del presente comma avviene secondo le modalità previste dall'articolo 7-bis, comma 2.

11. Agli oneri derivanti dal secondo periodo del comma 8, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede ai sensi dell'articolo 7-*quater*.

Art. 7-*quater*

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 7-*bis* e 7-*ter*, pari complessivamente a 160 milioni di euro per l'anno 2022, a 150 milioni di euro per l'anno 2023 ed a 250 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023 e 250 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente utilizzo delle somme di cui all'articolo 1, comma 813, della legge 208 dicembre 2015, n. 208, come rifinanziato dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234;

b) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente utilizzo del fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

c) quanto a 15 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 13-*duodecies* del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176;

d) quanto a 30 milioni per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

c) dopo l'articolo 12 inserire il seguente:

Art. 12-*bis*

(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento della istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito.

In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

2. Nella decisione cautelare e nel provvedimento di fissazione dell'udienza di merito, il giudice motiva espressamente sulla compatibilità della misura e della data dell'udienza con il rispetto dei termini previsti dal PNRR.

3. Le pubbliche amministrazioni sono tenute a rappresentare che il ricorso ha ad oggetto una procedura amministrativa che riguarda interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR.

4. Sono parti necessarie dei giudizi disciplinati dal presente articolo le amministrazioni centrali titolari degli interventi previsti nel PNRR, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera l), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109, per le quali si osservano le disposizioni delle leggi speciali che prescrivono la notificazione presso gli uffici dell'Avvocatura dello Stato. Si applica l'articolo 49 del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Ai procedimenti disciplinati dal presente articolo si applicano, in ogni caso, gli articoli 119, secondo comma, e 120, nono comma, del codice del processo amministrativo, di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei giudizi di appello, revocazione e opposizione di terzo.

7. All'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 109:

a) dopo le parole «di cui al comma 1» sono aggiunte le seguenti: « nei giudizi che riguardano le procedure di progettazione, autorizzazione, approvazione e realizzazione delle opere finanziate in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR e relative attività di espropriazione, occupazione e di asservimento, nonché in qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR»;

b) dopo le parole «al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.» sono aggiunte le seguenti: «In sede di pronuncia del provvedimento cautelare si tiene conto della coerenza della misura adottata con la realizzazione degli obiettivi e il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR.».

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste

dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine del comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

EMENDAMENTO

Coord. 1

LA COMMISSIONE

Al fine di rettificare sotto il profilo formale alcune disposizioni non correttamente formulate, apportare al testo del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, le seguenti modificazioni.

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «n. 152 e della» sono sostituite dalle seguenti: «n. 152, e della»;

al comma 3:

alla lettera a), dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

alla lettera b), capoverso 427-bis, secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti: «programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo»; e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

al comma 4, al primo periodo, dopo le parole: «commi 422, 423, 426 e 427» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e, al secondo periodo, dopo le parole: «commi 2, 3, 4, 5 e 6» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 5, le parole: «ad ANAS S.p.a.» sono sostituite dalle seguenti: «all'ANAS S.p.a.».

All'articolo 2:

al comma 3, le parole: «sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «è destinata».

All'articolo 3:

al comma 1:

all'alinea, primo periodo, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera a), dopo le parole: «elenco di interventi» sono inserite le seguenti: «di cui al comma 2»;

al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al comma 4:

all'alinea, le parole: «500 mila euro» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro»;

alla lettera b), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 5:

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)»;

alla lettera b), numero 2), dopo le parole: «elenco di interventi» sono aggiunte le seguenti: «di cui alla lettera e)».

All'articolo 4:

al comma 2, le parole: «euro 675 mila» sono sostituite dalle seguenti: «euro 675.000»;

al comma 3, lettera b), le parole: «risorse di cui al fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo»;

al comma 4:

alla lettera b), numero 4), le parole: «dopo le parole» sono sostituite dalle seguenti: «dopo la parola:»;

alla lettera b), numero 5), capoverso 1), dopo le parole: «e della ristorazione» il segno di interpunzione: «,» è soppresso.

All'articolo 5:

al comma 1:

al capoverso 7-bis, primo periodo, le parole: «Mare Ligure occidentale» sono sostituite dalle seguenti: «Mar Ligure occidentale» e dopo le parole: «per un periodo massimo di ventiquattro mesi» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,»;

al capoverso 7-quater, le parole: «i cui oneri sono posti a carico» sono sostituite dalle seguenti: «con oneri a carico» e le parole: «70 mila euro» e «200 mila euro» sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: «70.000 euro» e «200.000 euro»;

al capoverso 7-quinquies, lettera a), le parole: «risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «risorse del Fondo».

All'articolo 6:

al comma 1:

alla lettera b), dopo le parole: «articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «codice dei contratti pubblici, di cui al»;

alla lettera c), le parole: «di cui all'articolo 2 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto».

All'articolo 7:

al comma 1:

all'alinea, le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della strada, di cui al decreto legislativo»;

alla lettera a), numero 2), dopo le parole: «ricarica dei veicoli» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), numero 3), sostituire le parole: «dei servizi di distribuzione dei carbolubrificanti» con le seguenti: «e successive modificazioni,» e sostituire le parole: «, delle norme» con le seguenti: «e delle norme»;

alla lettera c), numero 3), capoverso 2-ter, dopo le parole: «Alla sanzione» sono inserite le seguenti: «amministrativa del pagamento di una somma»;

alla lettera e), capoverso f), numero 2), le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,»;

al comma 2, secondo periodo, le parole: «del 25 luglio 1996» sono sostituite dalle seguenti: «, del 25 luglio 1996,».

All'articolo 8:

al comma 2:

all'alinea, la parola: «, provvede,» è sostituita dalla seguente: «provvede»;

alla lettera a), dopo le parole: «articolo 84, comma 1, del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 4, le parole: «e della mobilità sostenibile» sono sostituite dalle seguenti: «e della mobilità sostenibili»;

al comma 7, alinea, le parole: «di cui all'articolo 16-bis» sono sostituite dalle seguenti: «, di cui all'articolo 16-bis»;

al comma 8, le parole: «e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi» sono sostituite dalle seguenti: «relativa all'anno 2022, da calcolare»;

al comma 9:

al primo periodo, dopo le parole: «sono eserciti» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al secondo periodo, dopo la parola: «determinata» il segno di interpunzione: «,» è soppresso e le parole: «nonché dell'entità» sono sostituite dalle seguenti: «dell'entità»;

al quarto periodo, le parole: «, e sono destinate» sono sostituite dalle seguenti: «e sono destinate»;

al comma 11, al primo periodo, le parole: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché» sono sostituite dalle seguenti: «prescrivendo le necessarie misure di mitigazione e» e, al secondo periodo, le parole: «prorogabile, una sola volta,» sono sostituite dalle seguenti: «prorogabile una sola volta».

All'articolo 9:

al comma 1:

all'alinea, dopo le parole: «all'articolo 1» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera a), le parole: «per il 2025», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2025» e le parole: «per l'anno 2026 e 300 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «per l'anno 2026, 300 milioni»;

alla lettera b), le parole: «ciascuno degli anni dal 2026 al 2027», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2026 e 2027» e le parole: «dal 2032 al 2034,», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «dal 2032 al 2034 e»;

alla lettera c), le parole: «di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni» sono sostituite dalle seguenti: «300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni»;

al comma 6, le parole: «risorse rinvenienti dall'abrogazione» sono sostituite dalle seguenti: «risorse rinvenienti dall'abrogazione della disposizione»;

al comma 8, alinea, dopo le parole: «All'articolo 121 del» sono inserite le seguenti: «codice della strada, di cui al»;

al comma 9, alinea, le parole: «procedure per digitalizzazione» sono sostituite dalle seguenti: «procedure per la digitalizzazione» e le parole: «al decreto legislativo» sono sostituite dalle seguenti: «al codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo».

All'articolo 10:

al comma 1:

alla lettera a), le parole: «quarto periodo» sono sostituite dalle seguenti: «al quarto periodo» e le parole: «del 13 dicembre 2011» sono sostituite dalle seguenti: «, del 13 dicembre 2011»;

alla lettera b), dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

alla lettera c), le parole: «sono inserite» sono sostituite dalle seguenti: «sono aggiunte», dopo le parole: «risorse del PNC» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,» e dopo le parole: «n. 101» il segno di interpunzione: «,» è soppresso;

al comma 2, le parole: «dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti» sono sostituite dalle seguenti: «dei materiali da costruzione, dei carburanti» e le parole: «e, al fine» sono sostituite dalle seguenti: «e al fine»;

al comma 4, le parole: «di cui articolo 22 del decreto» sono sostituite dalle seguenti: «di cui all'articolo 22 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto» e dopo le parole: «dell'articolo 22 del» sono inserite le seguenti: «citato codice di cui al»;

al comma 5, le parole: «e di euro 3.500.000» sono sostituite dalle seguenti: «ed euro 3.500.000» e le parole: «mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse del Fondo».

All'articolo 12:

al comma 1:

al primo periodo, le parole: «della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC» sono sostituite dalle seguenti: «della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC»;

al secondo periodo, dopo le parole: «a decorrere dall'anno 2022» è inserito il seguente segno di interpunzione: «,».
