

BOZZE DI STAMPA

3 novembre 2021

N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (2437)

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

Art. 1

1.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera d), sopprimere il numero 4).

1.2

RUSPANDINI, TOTARO

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

«a-bis) dopo l'articolo 50, aggiungere il seguente articolo:

"Art. 50-bis

(Monopattini a motore)

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica come definiti dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, di seguito denominati «monopattini elettrici», non possono essere posti in circolazione su strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Ai fini dell'accertamento della copertura assicurativa di cui al presente articolo, si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 193 del citato codice della strada.

2. Durante la marcia, ai conducenti dei monopattini elettrici è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo."».

1.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a.1) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Con direttiva dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, sono individuate, anche al fine di incentivare la mobilità collettiva e la riduzione del traffico e dell'inquinamento ambientale, le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché la quantificazione massima delle somme che possono essere richieste dai comuni per categoria di veicoli, le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati".»

1.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo la lettera a-bis) inserire la seguente:

«a-bis.1) dopo l'articolo 10 è inserito il seguente:

"Art. 10-bis.

(Disposizioni per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti).

1. Per i veicoli ad uso speciale degli spettacoli viaggianti l'immatricolazione dei veicoli rimorchi avente il modello DGM 243 viene eseguito presso i competenti uffici della Motorizzazione Civile, senza essere sottoposti alle verifiche dei Centri Prova Autoveicoli. Per i medesimi veicoli la revisione è svolta con cadenza biennale e può essere effettuata presso i luoghi dove si trovano come già previsto dalla lettera del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, IV Direzione Centrale Divisione 43 del 5 marzo 1998.

2. Ai veicoli di cui al presente articolo non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10."».

1.5

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), sostituire il capoverso «4-bis» con il seguente:

«È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi violenti o lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica.»

1.6

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 1), capoverso «4-bis», sopprimere le parole: «, all'indentità di genere».

1.7

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, lettera b) numero 2), sostituire le parole: «24 m» con le seguenti: «24,75 m».

1.8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a-quater), numero 2), capoverso «d-bis», sostituire la parola: «sessantacinque» con la seguente: «settanta».

1.9

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, dopo la lettera d-bis) aggiungere la seguente:

«d-bis.1) All'articolo 121, comma 3, le parole "sono effettuati da dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" sono sostituite dalle seguenti: "sono effettuati da tutti i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e da altri soggetti, individuati con decreto del Ministero medesimo"».

1.10

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Apportare le seguenti modificazioni

1) *Al comma 1, dopo la lettera e-bis) inserire la seguente:*

«e-bis.1) All'articolo 172, dopo il comma 7, è inserito il seguente:

"7-bis. I veicoli di categoria M2 ed M3, immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, adibiti ad uso scuolabus devono essere muniti di cinture di sicurezza. Ai predetti veicoli che ne siano sprovvisti non è consentita la circolazione."»;

2) *dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 172, comma 7-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, introdotto dal comma 1, lettere e-bis, del

presente articolo, si applicano a decorrere dal 1 gennaio 2023. Al fine dell'attuazione delle predette disposizioni per l'anno 2022 è autorizzata la spesa di 2.500.000 di euro. All'onere di cui al presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, 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 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 2.500.000 di euro per l'anno 2022.».

1.11

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1 dopo la lettera e-quinquies) inserire la seguente:

«e-quinquies.1) All'articolo 180, comma 4, dopo le parole "carta di circolazione" sono aggiunte "o documento unico di circolazione" e dopo la parola "proprietario" sono aggiunte le parole "o del locatario leasing".»

1.12

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 1, dopo la lettera g-ter) inserire la seguente:

«g-ter.1) All'articolo 201, comma 1-bis, lettera d) è aggiunto in fine il seguente periodo: «Nei casi di violazione di divieto di sosta, fatti salvi i casi di cui all'articolo 159, comma 1, il preavviso di accertamento deve comunque essere lasciato sul parabrezza, ovvero in altro punto visibile della carrozzeria esterna del veicolo, al fine di consentire al trasgressore di aderire al pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notifica. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'interno entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le procedure atte a dare certezza legale dell'avvenuta apposizione del preavviso.»

1.13

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 4, aggiungere in fine il seguente periodo: «e per innalzare a non meno di 600 chilometri il limite del tragitto consentito per attività di trasferimento su strada di autovetture non ancora immatricolate da o verso aree di stoccaggio e per esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento, con esclusione degli autocarri e gli autoveicoli ad uso speciale per i quali è consentita la circolazione sul territorio nazionale senza limitazioni di chilometraggio, a condizione che il trasferimento su strada risponda a esigenze connesse con prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, anche per ragioni di vendita o di allestimento.».

1.14

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis Nelle more dell'attuazione della disposizione di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 29 luglio 2010, n.120, la pubblicità non luminosa per conto di terzi è comunque consentita, alle condizioni di cui al comma 3 dell'articolo 57, del decreto del presidente della repubblica 16 dicembre 1992, n.495, anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro nazionale unico del terzo settore di cui all'articolo 45 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).»

1.15

CIRIANI, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 5, dopo la lettera a) inserire la seguente:

«a-bis) All'articolo 14, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. La qualificazione di cui all'articolo 14 non è richiesta ai conducenti di veicoli che dipendono da imprese a cui è affidata la gestione dei seguenti servizi pubblici essenziali: servizi fognari, protezione contro le inondazioni, manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, manutenzione e controllo della rete stradale, raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani a domicilio, telegrafi,

telefoni, radiodiffusione, televisione e rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio."».

1.16

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 5-bis, sopprimere le parole: «il reddito di cittadinanza ovvero».

1.17

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6.1. all'articolo 51, comma 9 del decreto-legge 25 maggio 2021, n.71, convertito, con modificazioni, della legge 23 luglio 2021, n. 106, alla fine del periodo aggiungere le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.18

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies aggiungere il seguente:

«6-undecies). All'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, aggiungere, in fine, le seguenti parole "i fondi assegnati ai Comuni nel 2021 possono essere spesi e utilizzati dai beneficiari entro il 30 giugno 2022"».

1.19

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al fine di garantire il più rapido ed efficace dispiegamento della misura, altamente innovativa rispetto al quadro vigente nelle amministrazioni locali, una quota percentuale delle risorse del Fondo di cui al

comma 7, fino ad un massimo del 4%, è destinata ad attività di supporto tecnico ed azioni di sistema omogenee ed integrate a livello nazionale.»

1.20

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-decies, aggiungere il seguente:

«6-undecies. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "risponde solidalmente" sono aggiunte le seguenti: "in vece del proprietario".»

ORDINI DEL GIORNO

G1.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

impegna il Governo,

a porre ogni attenzione, in sede di attuazione dell'articolo 1, comma 1, lettera a-*quater*, numero 1, a non limitare la libertà di espressione, la libertà religiosa, e le altre libertà riconosciute dalla Costituzione.

G1.2

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 41 del Codice della Strada sui "Segnali luminosi" si limita a prevedere che, durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possano oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione del "giallo", da non poter più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza;

non essendo presente nel Codice alcuna previsione circa una durata minima di accensione della luce gialla, molto spesso gli automobilisti, multati per passaggio con il rosso, hanno sollevato critiche sottolineando come il semaforo giallo fosse rimasto acceso per un tempo talmente breve da non consentire una sosta tempestiva o lo sgombro della carreggiata;

il Ministero dei Trasporti ha dunque ritenuto opportuno intervenire sul tema, precisando in una nota (n. 67906/2007) le tempistiche da adottare: nel dettaglio, si è richiamato uno studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10/09/2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", il quale al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 secondi in base alla velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h;

la Suprema Corte, nella sentenza n. 27348 del 2014, ha ritenuto congrua la durata stabilita dal Ministero, stante l'assenza nel Codice della Strada di una durata minima del periodo di accensione della lanterna di attivazione gialla, in particolare, nel caso di specie, il "giallo" era durato 3,365 secondi, tempo ritenuto sufficiente a consentire l'attraversamento dell'incrocio nelle condizioni previste dal Codice della Strada;

una decisione confermata anche nella sentenza n. 18470/2014: per la Cassazione tre secondi costituiscono, in relazione allo studio prenormativo del C.N.R. pubblicato il 10 settembre 2001 e richiamato dalla risoluzione del 2017 del MIT, il tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 kmh. Di conseguenza, una durata superiore deve senz'altro ritenersi congrua;

con la più recente sentenza n. 11702 del 2017, in linea con il Ministero dei Trasporti, si è precisato che "in assenza di specifiche indicazioni del codice - lo stesso deve avere una durata - non inferiore a tre secondi in

corrispondenza al tempo di arresto di un veicolo che proceda ad una velocità non superiore ai 50 km/h, sicché un intervallo superiore deve senz'altro ritenersi congruo;

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative di carattere normativo volte a modificare l'articolo 41 del codice della strada al fine di introdurre la durata minima del semaforo giallo non inferiore a tre secondi.

G1.3

CAMPARI, CORTI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

se si vuole esportare definitivamente all'estero un veicolo occorre prima effettuare la "radiazione per definitiva esportazione all'estero" dall'Archivio Nazionale dei Veicoli e dal Pubblico Registro Automobilistico;

l'articolo 29 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, prevede che per esportare definitivamente un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio all'estero questo deve essere in regola con la revisione o in alternativa essere stato sottoposto nell'anno in cui ricorre la revisione a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 del codice della strada;

l'intento della norma è quello di impedire illeciti sotto il profilo fiscale e della responsabilità civile e ambientale nonché di contenere la pratica piuttosto diffusa di portare all'estero le macchine destinate all'esportazione, per ottenere costi più bassi e non dover sottostare a norme di tutela dell'ambiente, meno restrittive in Paesi come ad esempio quelli del Nord Africa o dell'Est europeo;

tale disposizione rende dunque impossibile, o almeno molto difficile, portare all'estero auto non più adatte alla circolazione e incoraggia, di conseguenza, lo "smaltimento" interno di veicoli a fine vita presso i demolitori autorizzati;

tuttavia, per coloro che possiedono un veicolo ultratrentennale o un veicolo storico iscritto a uno dei registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e che desiderano esportare tale veicolo all'estero, tale previsione crea un ulteriore vincolo che comporta non pochi disagi;

impegna il Governo:

a esentare i veicoli ultratrentennali o i veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dalla revisione obbligatoria per l'esportazione all'estero.

G1.4

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

tutte le auto devono essere sottoposte a revisione periodica, poichè si tratta di un adempimento volto a verificare l'efficienza del mezzo e ad impedire che vengano messe su strada automobili che non rispettino determinati standard di sicurezza ed efficienza;

l'articolo 70 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 prevede che per i veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate la revisione debba essere effettuata entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e, successivamente, ogni due anni dalla prima revisione e comunque, ogni due anni dalla data dell'ultima revisione;

in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, la revisione scaduta comporta una sanzione che va da 155,00 euro a 624,00 euro oltre all'impossibilità di circolare. La sanzione raddoppia nel caso in cui si sia recidivi e in caso di circolazione in autostrada in aggiunta alla sanzione viene applicato il fermo dell'automezzo, in caso di incidente la compagnia di assicurazione dell'automobilista può esercitare il diritto di rivalsa;

nel caso in cui, per dimenticanza o problemi tecnici al veicolo, non si riesca a provvedere alla revisione nei tempi stabiliti dalla legge, è consentito o recarsi al centro revisioni con un altro veicolo portando con sé il libret-

to di circolazione per fissare un appuntamento che consentirà al veicolo non revisionato di raggiungere il centro per effettuare la revisione, o è necessario rivolgersi a un carro attrezzi che trasporti il veicolo fino al centro revisioni;

tale previsione rischia di generare disparità tra i cittadini che per varie ragioni non riescono a effettuare la revisione nei termini stabiliti, penalizzando i più svantaggiati che non disponendo di altri veicoli con cui recarsi al centro di revisione e per evitare sanzioni sono costretti a rivolgersi a un carro-attrezzi;

impegna il Governo

a consentire ai proprietari di veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate, in possesso di un' autocertificazione compilata da esibire in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, di recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo.

G1.5

BARBONI, AIMI, MALLEGGNI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di leggi di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la composizione delle commissioni medico locali di cui all'articolo 119, comma 4, del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è disciplinata dall'articolo 330 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;

al comma 2 del citato articolo 330 è previsto che i medici debbano essere tutti in servizio e che, per la validità degli atti, le commissioni debbano svolgere l'attività in composizione mista, ossia con medici provenienti da amministrazioni diverse;

viene segnalata da più Commissioni la difficoltà a rispettare la previsione di cui sopra;

il citato articolo 119 del Nuovo codice della strada, al comma 2 prevede che i medici che abbiano fatto parte delle commissioni possano continuare a svolgere l'attività certificativa anche dopo aver cessato dal servizio,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di modificare la previsione di cui al sopra citato articolo 330 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada, al fine di integrare la composizione delle Commissioni medico locali con medici che abbiano fatto parte delle commissioni medico locali e che siano in possesso del codice identificativo di cui al DM 31.1.2011, GU 38 del 16 febbraio 2011.

G1.6

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

i commi 6 e 7 dell'articolo 172 del codice della strada dispongono che: "Tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti";

la normativa prevede l'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sugli scuolabus ma manca l'obbligo di installazione sui mezzi esistenti, creando un paradosso normativo che incide non poco sulla sicurezza dei ragazzi;

la presenza o meno di cinture dipende dal tipo di omologazione rilasciata dalla motorizzazione e tale omologazione è legata anche alle deroghe previste dall'attuale normativa. Deroghe che possono valere per pullman, scuolabus e pulmini;

la IX commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha già approvato un emendamento in sede di discussione della riforma del codice della strada, in prima lettura che prevede per tutti gli scuolabus circolanti l'obbligo di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023;

impegna il Governo

ad adottare le iniziative necessarie volte a introdurre l'obbligo, per tutti gli scuolabus in circolazione, di dotarsi di cinture di sicurezza entro il 1 gennaio 2023.

G1.7

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 176 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, disciplina i comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, con specifico riferimento al pagamento di pedaggi autostradali (commi 11 e 11-*bis*);

al fine di regolare e attuare le disposizioni richiamate, l'articolo 373 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, elenca, al comma 2, le categorie esentate dal pagamento del pedaggio;

al fine di supportare i pazienti nei percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia occorrerebbe estendere il riconoscimento dell'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale anche alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi e ai loro accompagnatori, per tutti i trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, alla luce del diritto fondamentale di tutela della salute di cui all'articolo 32 della Costituzione e quindi del valore fondamentale di assumere percorsi di cura efficaci, appropriati e sicuri in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti;

sempre al fine di supportare le medesime categorie di persone più fragili nei loro percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza, andrebbe riconosciuta anche l'esenzione dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario per tutti gli spostamenti fuori provincia, sempre che siano strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, nonchè la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare;

impegna il Governo:

a estendere alle persone disabili, alle persone affette da patologie oncologiche, ai malati gravi, e ai loro accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, e a prevedere, per le medesime categorie di soggetti e sempre per trasferimenti strumentali all'effettuazione di visite mediche specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, l'esenzione dal pagamento del biglietto ferroviario, nonché la riduzione del 50% del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare.

G1.8

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la carenza di organici nel settore del trasporto di merci e persone rischia di ostacolare la ripresa economica dopo lo stop dovuto alla pandemia;

nei mesi scorsi le associazioni di categoria hanno evidenziato come il numero di autisti per il trasporto di merci e persone risulti insufficiente a coprire la domanda, e tale carenza ha costretto numerosi operatori economici del settore al reclutamento in Paesi stranieri, anche extraeuropei;

secondo diverse stime, per non arrestare la ripresa del settore dei trasporti, alle imprese servirebbero nell'immediato almeno cinquemila nuovi autisti per le proprie flotte, tale quota sale a diciassettemila se proiettata nel prossimo biennio;

con riferimento al trasporto di merci, una minore disponibilità di autisti comporta un aumento delle tariffe che i committenti dovranno rigirare sul costo dei loro prodotti e alla fine l'onere andrà a ricadere sul consumatore finale;

tra le motivazioni alla base del calo di nuovi autisti vi è il costo elevato per il conseguimento della patente, con tempi che vanno dai 10 mesi a

un anno, e della carta di qualificazione del conducente (CQC), per cui il costo è di circa 4.000 euro;

occorrerebbe incentivare i giovani a intraprendere questa professione garantendo loro uno stipendio adeguato e puntando sulle politiche attive per la riqualificazione e la formazione del personale da reperire sul mercato del lavoro italiano, come più volte sollecitato anche dalle associazioni di categoria;

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie, anche di carattere normativo, volte a incentivare il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di trasporto di merci e persone.

G1.9

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

le Motorizzazioni civili di tutta Italia, ormai da diverso tempo, soffrono di una grave mancanza di personale, infatti il numero di funzionari addetti agli esami per il conseguimento delle patenti di guida e quello degli addetti alle revisioni e collaudi di veicoli non è sufficiente a coprire le richieste che provengono da territorio, autoscuole, studi di consulenza, autotrasportatori, costruttori e installatori di veicoli;

negli ultimi mesi è aumentato il numero di esami non effettuati per la cronica mancanza di un sufficiente numero di esaminatori, con conseguenti disagi per tutti i candidati al conseguimento della patente di guida e per le autoscuole di tutto il territorio nazionale;

alcune motorizzazioni inoltre si trovano nella situazione paradossale di essere circondate da zone in cui gli uffici provinciali sono più efficienti e questo provoca una forte migrazione dell'utenza verso le autoscuole confinanti che riescono a garantire esami in tempi più rapidi e ragionevoli rispetto a loro, generando una sleale concorrenza, basata non su un vantaggio compe-

titivo dovuto alla normale attività imprenditoriale, ma su una disparità di servizio da parte degli uffici provinciali;

l'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, ha previsto l'utilizzo di esaminatori in quiescenza fino al 31 dicembre 2021 allo scopo di smaltire l'accumulo di esami, in attesa di nuove assunzioni. Ad oggi, non è ancora stato pubblicato il decreto ministeriale attuativo;

impegna il Governo:

nelle more del decreto ministeriale attuativo citato, a valutare l'opportunità di stanziare ulteriori risorse per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico.

Art. 1-ter

G1-ter.1

TURCO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 1-ter del decreto legge in esame reca disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica;

al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è stata autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini;

le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione sono stati definiti con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti del 4 giugno 2019. Detto decreto ha identificato le tipologie e le caratteristiche dei dispositivi per la micromobilità elettrica autorizzati alla circolazione, gli ambiti della circolazione sperimentale, i requisiti necessari agli utenti per condurre i dispositivi per la micromobilità elettrica e le relative norme di comportamento;

in particolare il decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 2, comma 2, ha distinto, ai fini della definizione del suo ambito di applicazione, i dispositivi del tipo auto-bilanciato, quali ad esempio i *monowheel*, gli *hoverboard* ed i *segway*, dai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, quali ad esempio i monopattini;

l'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 8 del 28 febbraio 2020, ha prorogato fino 27 luglio 2022 la sperimentazione introdotta con l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e ha stabilito che la circolazione mediante *segway*, *hoverboard* e *monowheel*, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica. Il riferimento generico ad "analoghi dispositivi per la mobilità personale" potrebbe essere foriero di ambiguità interpretative, posto che il decreto ministeriale 4 giugno 2019 dispone invece un elenco tassativo dei dispositivi ammessi alla sperimentazione e delle caratteristiche tecniche e costruttive degli stessi, rendendo difficile collocare singoli dispositivi, quali ad esempio gli *skateboard* elettrici, nel perimetro della sperimentazione in corso;

considerato che:

al di fuori dell'ambito della sperimentazione, la normativa specifica in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introdotta dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, è stata oggetto di ripetuti interventi e si è fatta via via più consistente, fino a delineare un quadro regolatorio tendenzialmente esaustivo delle fattispecie tipiche della circolazione stradale;

da ultimo, con l'articolo 1-*ter* del provvedimento in esame, sono state apportate numerose modifiche volte a chiarire più nel dettaglio le disposizioni relative alla circolazione e le norme di comportamento cui soggiacciono i conduttori, nonché le relative sanzioni. Viene inoltre demandata ad un'apposita istruttoria, a cura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile contro i danni a terzi derivante dalla circolazione dei monopattini elettrici;

il medesimo articolo 1-*ter* ha altresì introdotto nuovi obblighi in capo agli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi;

rilevato che:

è evidente che per poter affrontare le sfide connesse all'esigenza di ridurre drasticamente le emissioni dei gas ad effetto serra è necessario agire su più fronti e favorire il più possibile ogni utile iniziativa sostenuta dalle

amministrazioni locali. In questo contesto lo sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile gioca un ruolo fondamentale;

negli ultimi anni numerosi sono stati gli interventi volti ad incoraggiare i cittadini verso acquisti maggiormente consapevoli in tema di mobilità. Da ultimo, con il decreto-legge n. 111 del 2019 è stato introdotto il *Programma sperimentale buono mobilità*, esteso e incrementato ai sensi del decreto legge n. 34 del 2020 e dell'articolo 1, comma 692, della legge n. 178 del 2020, con il quale si prevede un finanziamento fino al 60 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di dispositivi per la micromobilità elettrica a fronte della rottamazione di veicoli inquinanti;

parrebbe opportuno, sulla base delle conclusioni tratte al termine della sperimentazione in corso e di una valutazione circa l'impatto della disciplina vigente in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, definire una cornice normativa organica relativamente sia ai dispositivi del tipo auto-bilanciato che ai dispositivi del tipo non auto-bilanciato, e contenente tutte le disposizioni relative alla circolazione ed alle rispettive norme di comportamento;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere la normativa attuativa relativa alla sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, al fine di meglio chiarire le tipologie di dispositivi rientranti nella sperimentazione alla luce della modifica intervenuta con il comma 1 dell'articolo 33-*bis* del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, e del riferimento ivi contenuto a cosiddetti "analoghi dispositivi di mobilità personale" e di provvedere all'eventuale aggiornamento delle relative caratteristiche tecniche e costruttive;

a valutare l'opportunità, al termine della sperimentazione in corso, di operare una ricognizione della normativa vigente al fine di pervenire ad una disciplina organica sulla circolazione di tutti i dispositivi per la mobilità personale, sia del tipo auto-bilanciato che del tipo non auto-bilanciato.

EMENDAMENTI

1-ter.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire i seguenti:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza degli utenti vulnerabili della strada)

1. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati i segnali verticali di cui all'articolo 39 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con fondo fluoro rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, finalizzati alla segnalazione almeno dei seguenti elementi:

- a) la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili;
- b) i limiti di velocità vigenti nell'area;
- c) i luoghi frequentati da bambini.

2. Entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, gli enti proprietari delle strade provvedono all'integrale sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme a quando ivi disposto, attingendo alle risorse finanziarie derivanti dai proventi di cui all'art. 208, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Gli enti inadempimenti sono esclusi, nell'anno successivo a quello relativo all'obbligo di apposizione dei segnali di cui al comma 1, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Art. 1-quinquies.

(Disposizioni urgenti in materia di manutenzione e localizzazione della segnaletica stradale)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) all'art. 208, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

"4-bis. Ai fini degli interventi di cui al comma 4, lettera a), l'ente proprietario della strada certifica, nella relazione annuale di cui al comma 12-

quater dell'articolo 142, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche indicate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dei segnali individuati, con apposito provvedimento dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come prioritari per la sicurezza dell'utente della strada."

b) all'art. 226, dopo le parole allo stato tecnico e giuridico della strada, sono inserite le seguenti: "alla segnaletica stradale installata e alla sua manutenzione".

Art. 1-sexies.

(Fondo per la sostituzione della segnaletica stradale)

1. Al fine di sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale, presso lo Stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è istituito un fondo della dotazione di 5 milioni di euro.

2. Il fondo di cui al comma 1 è destinato agli enti proprietari di strade che, dal primo gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, abbiano proceduto alla sostituzione alla segnaletica stradale verticale prioritaria per la sicurezza degli utenti, quali i segnali di pericolo o di precedenza, con nuovi segnali rifrangenti e resistenti all'usura, nonché al rifacimento della segnaletica stradale orizzontale con materiali visibili in condizioni meteorologiche avverse.

3. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le specifiche tecniche degli interventi ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, le modalità di rendicontazione degli interventi e le modalità di erogazione delle risorse stanziare.

4. Agli oneri di cui al presente articolo, si corrisponde a valere sulle risorse del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 1-septies.

(Requisiti minimi della segnaletica orizzontale)

1. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza stradale e di contenere i costi di manutenzione, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i requisiti minimi della segnaletica orizzontale stradale, con particolare riferimento a:

a) innovazione dei materiali;

b) visibilità sul bagnato;

c) resistenza all'usura. »

1-ter.0.2

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Disposizioni in materia di pedaggi dei valichi montani e di frontiera per i veicoli di soccorso ed emergenza)

1. All'articolo 373 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

"2-bis. I veicoli di cui al comma 2, lettere c), d), f), h) e i), sono esentati dal pagamento del pedaggio dei valichi e trafori montani di frontiera per l'esercizio delle attività di soccorso."»

1-ter.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Capienza autoservizi pubblici non di linea)

1. A far data dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, i limiti previsti per il contenimento della diffusione del Covid-19 in ordine alla capienza e alla verticalizzazione delle sedute dei mezzi destinati all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea non si applicano nei territori delle Regioni che si collocano in "Zona bianca".»

1-ter.0.4

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-quater.

(Dispensa dall'esame di idoneità professionale per imprese operanti con veicoli con massa inferiore alle 3,5 t)

1. Ai sensi dell'articolo 1, numero 7), del regolamento (UE) 2020/1055 sono dispensate dall'esame per la dimostrazione dell'idoneità professionale le persone che dimostrano di aver diretto, in maniera continuativa, l'attività in una o più imprese italiane o di altro Stato dell'Unione europea di trasporto di merci su strada, che effettuano operazioni di trasporto internazionale esclusivamente con veicoli a motore singoli o insieme di veicoli, la cui massa a carico tecnicamente ammissibile non superi le 3,5 tonnellate, da almeno dieci anni precedenti il 20 agosto 2020 e siano in attività alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.»

Art. 2

2.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 2, apportare le seguenti modifiche:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori»;

b) *alla fine del comma, aggiungere il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i

prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.».

2.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2 apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla fine del primo periodo, è aggiunto il seguente:* «Contestualmente, in caso di affidamento della gestione degli impianti e dei servizi di ristoro a terzi, sono prorogati per una durata pari a quella della concessione i contratti in essere con i relativi gestori.»;

b) *alla fine del comma è aggiunto il seguente periodo:* «Entro trenta giorni dalla conversione in legge del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero della Transizione Ecologica, avvia le procedure per la revisione del Decreto interministeriale del 7 agosto 2015, concernente il Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali, al fine di razionalizzare e ammodernare la rete, anche in senso ecologico ed ambientale, ricondurre i prezzi praticati ad una maggiore omogeneità con la rete ordinaria e incrementare i servizi.»

2.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4-quater aggiungere i seguenti:

«4-*quinquies*. In relazione alle concessioni autostradali, al fine di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle infrastrutture autostradali assicurando, al contempo, l'equilibrio economico - finanziario, in sede di gara, l'amministrazione aggiudicatrice, nel rispetto della disciplina regolatoria emanata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, può stabilire che il contributo pubblico di cui all'articolo 165, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, può essere sostituito da risorse finanziarie messe a disposizione da un altro concessionario di infrastruttura autostradale, purché quest'ultima sia funzionalmente e territorialmente interconnessa a quella oggetto di aggiudicazione.

4-*sexies*. Nei casi di cui al comma precedente:

a) il concessionario autostradale che mette a disposizione le risorse finanziarie:

1) sottoscrive la convenzione di concessione unitamente al concessionario, selezionato all'esito della procedura di evidenza pubblica;

2) è solidamente responsabile nei confronti dell'amministrazione concedente dell'esatto adempimento da parte del titolare della concessione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione di concessione;

3) incrementa, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata, fermi restando gli obblighi di investimenti definiti nella convenzione di concessione relativa alla medesima infrastruttura;

b) il concessionario autostradale beneficiario delle risorse finanziarie riduce, in misura corrispondente all'entità delle risorse messe a disposizione ed anche ai fini della determinazione del valore di subentro, l'importo degli investimenti effettuati in relazione all'infrastruttura ad esso affidata. Gli investimenti effettuati dal concessionario si intendono eseguiti anche nell'interesse del concessionario che mette a disposizione le risorse finanziarie;

c) le prestazioni rese dal concessionario di cui alla lettera b) nei confronti del concessionario di cui alla lettera a) assumono rilevanza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.»

ORDINI DEL GIORNO

G2.1

COLTORTI, DI GIROLAMO, FEDE, LUPO, SANTILLO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e

dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura, svolto dalla Camera dei deputati, detto articolo ha subito numerose modifiche, anche in materia di concessioni autostradali;

considerato che:

la relazione della Corte dei conti sulle concessioni autostradali - deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G - evidenzia, negli ultimi decenni, il ricorso a strumenti negli effetti del tutto simili alla proroga formale, quali l'eccessivo valore di subentro al termine delle concessioni, la proroga di fatto a seguito di mancato tempestivo riaffidamento delle stesse, la revisione contrattuale attraverso la gestione unificata di tratte interconnesse, contigue o complementari che consentono di modificare i rapporti esistenti senza nuovo affidamento alla scadenza;

in linea generale, l'indagine della Corte dei conti sottolinea come la quasi totalità delle tratte siano state affidate o prorogate senza gare in assenza di confronto concorrenziale e mostra gli effetti distorsivi derivanti dalla modalità di regolamentazione delle tariffe;

il regime tariffario è infatti regolato con modalità differenti. Mentre alcune concessioni utilizzano la formula del *price cap*, con la quale viene stabilito un limite all'aumento, lasciando al concedente la possibilità di riconoscere un valore di adeguamento inferiore a tale limite, altre utilizzano una formula che garantisce un adeguamento sempre pari al valore limite. Altre ancora utilizzano formule nelle quali non compaiono i parametri sul recupero di produttività o sulla qualità;

la finalità volta ad assicurare, tramite investimenti aggiuntivi, l'erogazione di un servizio sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti è quindi difficilmente perseguibile in presenza di molteplici sistemi di aggiornamento tariffario;

rilevato che:

la sentenza della Corte di giustizia C-526/17 ha ribadito che *"il principio di parità di trattamento e l'obbligo di trasparenza che ne deriva ostano a che, dopo l'aggiudicazione di un contratto di concessione di lavori pubblici, l'amministrazione aggiudicatrice concedente e il concessionario apportino alle disposizioni del loro contratto modifiche tali che dette disposizioni presentino caratteristiche sostanzialmente diverse rispetto a quelle iniziali. [...]Pertanto, in linea di principio, una modifica sostanziale di un contratto di concessione di lavori pubblici deve dar luogo a una nuova procedura di aggiudicazione relativa al contratto modificato"*;

l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019, ha concluso il procedimento avviato con delibera n. 16/2019, approvando il sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativo alla Convenzione Unica ANAS S.p.A. - Autostrade per l'Italia S.p.A.;

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a superare, a decorrere dal 1° gennaio 2022, la previsione di ulteriori proroghe relative ai piani economico finanziari delle concessioni autostradali e di rendere celermente applicabile il nuovo sistema tariffario unico di pedaggio di cui alla delibera n. 71/2019 del 19 giugno 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

ad adoperarsi presso le società concessionarie al fine di favorire la rapida razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti e dei servizi di ristorazione e prevedendo altresì l'installazione diffusa di colonnine di ricarica automezzi elettrici.

G2.2

DI GIROLAMO, COLTORTI, SANTILLO, FEDE, LUPO, TONINELLI, MANTOVANI, CIOFFI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche. Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati, tale articolo ha subito numerose modifiche;

in particolare, il comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 prevede che l'affidamento della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena possa avvenire, in deroga a quanto disposto dall'art. 13-*bis*, comma 1, del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, anche mediante le procedure previste dall'art. 183 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di finanza di progetto, da concludersi entro la data del 31 dicembre 2022;

con i commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies* è stata inoltre prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad ANAS S.p.A.;

considerato che:

il 30 aprile 2014 è scaduta la concessione dell'autostrada A22, affidata alla società Autostrada del Brennero S.p.a;

il 14 gennaio 2016 è stato siglato il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni pubbliche socie di Autostrada del Brennero S.p.A. che ha previsto il rinnovo trentennale della concessione ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali contraenti;

l'articolo 13-*bis* del citato decreto-legge n. 148 del 2017 ha dettato una specifica disciplina volta a regolare l'affidamento delle concessioni autostradali scadute e, in particolare, dell'autostrada A22;

il predetto articolo 13-*bis* dispone, tra l'altro, che le funzioni di concedente siano svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali abbiano durata trentennale e siano stipulate dal Ministero con le regioni e gli enti locali che hanno sottoscritto gli appositi protocolli di intesa nel gennaio del 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società *in house*, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;

il 20 maggio 2019 il CIPE ha approvato la delibera n. 24 di approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena. Il successivo 1 agosto lo stesso comitato ha approvato la delibera n. 59 recante "Aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario",

impegna il Governo:

a procedere in via prioritaria all'assegnazione della concessione relativa all'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena alla nuova società *in-house*, istituita all'articolo 2, commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*, del decreto in esame, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, alla quale verranno trasferite le funzioni e le attività attribuite dalle disposizioni vigenti ad ANAS.

G2.3

LUPO, DI GIROLAMO, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali;

considerato che:

l'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, prevede la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 al 31 ottobre 2021, nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n.228 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nel corso dell'esame in prima lettura presso la Camera dei deputati sono state apportate diverse modifiche all'articolo 2 del provvedimento in esame che, al comma 2-*bis*, prevede la proroga fino al 31 dicembre 2021 della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

il "tratto urbano" è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24, situata in corrispondenza della località Lunghezza, alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema "aperto" sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo determina che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al cittadino;

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha individuato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo:

a proseguire, per quanto di competenza, sulla scia del percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, adottando ogni opportuna iniziativa finalizzata a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24-A25.

G2.4

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437)

premesso che,

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* al di fuori di quelle tratte già oggi oggetto di iniziative in tal senso.

G2.5

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessò che

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche,

impegna il Governo,

a non ricorrere all'affidamento *in house* per quelle tratte ove sono state avviate procedure di evidenza pubblica finalizzate all'affidamento delle concessioni o già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

G2.6

PAVANELLI, DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessò che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche;

considerato che:

con la legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*", e i relativi decreti attuativi, sono stati introdotti speci-

fiche disposizioni finalizzate a minimizzare quanto più possibile i livelli sonori immessi nelle aree circostanti alle infrastrutture;

in particolare con l'articolo 7 è stato previsto l'obbligo di predisporre e presentare al comune Piani di contenimento ed abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con proprio decreto, per le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, ivi comprese le autostrade;

con la direttiva 2002/49/CE l'Unione europea ha chiesto agli Stati membri di assicurare che gli enti gestori delle infrastrutture realizzassero delle mappature acustiche sugli assi stradali principali e definissero dei piani di azione contenenti gli interventi di risanamento secondo quanto contenuto nei Piani di contenimento ed abbattimento del rumore;

gli interventi finalizzati all'attività di risanamento, devono essere effettuati secondo una scala di priorità che vede come fondamentali gli interventi direttamente sulla sorgente disturbante e lungo la via di propagazione acustica dalla sorgente al ricettore;

rilevato che:

i tempi per la messa in opera di pannelli fonoassorbenti sono di norma molto lunghi, e in alcuni casi si arriva ad attendere addirittura 15 anni, con conseguente grave pregiudizio per la salute dei cittadini residenti nelle zone circostanti;

l'integrazione di pannelli fonoassorbenti nelle barriere di sicurezza stradali configura un nuovo standard tecnico in ambito di sicurezza stradale e protezione antirumore;

dette strutture, se associate a pannelli per la produzione di energia da fonti rinnovabili, rappresentano un'efficace soluzione per la produzione di energia a vantaggio degli agglomerati urbani in prossimità dei quali sono installati, oltreché per l'abbattimento dell'inquinamento acustico;

i maggiori ricavi di energia derivanti dalle barriere antirumore con fotovoltaico potrebbero essere destinati a molteplici scopi, quali l'alimentazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici già esistenti lungo le reti autostradali, e incentivandone l'ulteriore installazione,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere misure finalizzate ad accelerare la realizzazione delle attività di risanamento contenute nei Piani di contenimento e abbattimento del rumore, elaborati dai gestori delle infrastrutture stradali e autostradali, mediante l'installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici;

a valutare l'opportunità di individuare misure per la semplificazione delle procedure di installazione di pannelli fonoassorbenti fotovoltaici volte a ridurre tempi e costi, valutando altresì l'introduzione di meccanismi incentivanti, anche mediante la possibilità di destinare i maggiori ricavi di energia

all'alimentazione di punti di ricarica per veicoli elettrici lungo le reti autostradali e negli agglomerati urbani limitrofi.

EMENDAMENTI

Art. 4

4.1

PAPATHEU, GIAMMANCO, SCHIFANI, SICLARI, CALIGIURI, MANGIALAVORI

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3.1. Al fine di individuare la procedura più celere per la realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, sullo stretto di Messina, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge deposita presso le commissioni parlamentari competenti una relazione illustrativa dei tempi di realizzazione relativi all'aggiornamento del progetto già esistente del Ponte sullo stretto di Messina e dei tempi relativi alla realizzazione di un nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica.»

4.2

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-quinquies, inserire il seguente comma:

«3-*sexies*. Per le medesime finalità di cui al comma 3, a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come rifinanziato dall'articolo 2 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 è autorizzata la spesa di 2.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025, 2026 e 2027 per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina quale collegamento stabile viario e ferroviario tra il continente e la Sicilia, e delle necessarie opere connesse.»

4.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6.1. Le Autorità di Sistema Portuale, utilizzando una quota delle proprie entrate per tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate e per diritti su movimentazione dei passeggeri, destinano a decorrere dal 2022 risorse per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato nonché misure di politiche attive per i lavoratori portuali appartenenti alle imprese titolari di autorizzazioni e/o concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18, della citata legge, ovvero ai sensi dell'art.36 del codice della navigazione, che applichino il contratto nazionale di lavoro porti. Le risorse economiche di cui al presente comma potranno esser trasferite annualmente ad apposito fondo nazionale qualora venga costituito. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con Decreto direttoriale della competente Direzione Generale, sentite le parti stipulanti il contratto nazionale di lavoro porti, indicherà, i criteri generali per l'attuazione delle suddette misure.».

4.4

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 6-quater aggiungere il seguente

«6-quinquies. Al fine favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre l'inquinamento ambientale nelle aree portuali, l'energia elettrica erogata da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto si considera, in analogia con quanto previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 per le attività di ricarica dei veicoli elettrici, una componente del più ampio servizio erogato dall'operatore che si qualifica come cliente finale dell'energia elettrica erogata alle navi.»

ORDINI DEL GIORNO

G4.1

MARINELLO, SANTANGELO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premessi che:

l'articolo 4 del provvedimento in esame, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo", al comma 2, ha apportato alcune modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di assicurare una programmazione sintetica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sicilia;

più nel dettaglio, la norma ha inserito all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il Porto Rifugio di Gela e il Porto Isola di Gela. Nel corso dell'esame in prima lettura, presso la Camera dei deputati, è stato previsto l'inserimento nella medesima Autorità anche del porto di Licata. Allo stato attuale rimane dunque escluso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale il porto di Sciacca;

le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad esse sono assegnate rilevanti funzioni ai sensi del comma 4 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Decisivo è il loro ruolo ai fini della manutenzione portuale, nonché della programmazione, della promozione e del coordinamento delle operazioni e dei servizi portuali;

considerato che:

il porto di Sciacca rappresenta un fondamentale centro peschereccio e commerciale della provincia di Agrigento e della Sicilia sud-occidentale. La sua mancata inclusione all'interno dei porti amministrati dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale rischia di recare gravi pregiudizi allo sviluppo economico dell'intera area, già gravemente svantaggiata dal punto di vista infrastrutturale;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di inserire all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale anche il porto di Sciacca.

G4.2

D'ANGELO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto in esame, al comma 3 dell'articolo 4, ha previsto l'assegnazione di risorse all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, nella misura di 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023, finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina e per i servizi ai pendolari, con l'obiettivo di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina;

considerato che:

la caratteristica di insularità ed il posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo della Regione Siciliana hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. La perdurante carenza di infrastrutture rende quindi apprezzabile ogni sforzo utile alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari;

dal porto di Messina transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'export che per l'import nella Regione;

il sistema dei porti appartenenti a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come *porto Core*, a forte discapito dei territori di riferimento

tenuto conto che:

l'attuale sistema di *governance* delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'Autorità di sistema portuale dello Stretto dalla gestione diretta;

questa situazione non facilita l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali, sia nella fase del marketing territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese;

in coerenza con le finalità espresse all'articolo 4, comma 3 del provvedimento in esame, l'istituzione di una ZES interregionale potrebbe rispondere proprio a tale esigenza, rappresentando uno strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo in pari tempo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere l'istituzione di una nuova Zona economica speciale (ZES) denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto", estendendo quindi all'intera area gli incentivi e progetti di investimento finalizzati a sostenere la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese.

EMENDAMENTO

Art. 5

5.1

RUSPANDINI, TOTARO

Sopprimere il comma 11.

ORDINE DEL GIORNO

G5.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437), con particolare riferimento agli articoli 5 e 6 del decreto-legge in oggetto,

premessi che:

il 1° giugno 2017, rispondendo all'interrogazione di un senatore, il rappresentante del Governo diceva fra l'altro:

"Passando al quesito sulla rotazione del personale dirigenziale, in premessa informo che presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutti gli incarichi vengono ciclicamente posti ad interpellato e assegnati a domanda degli interessati. La situazione della direzione sulla vigilanza delle concessionarie autostradali presenta delle particolarità. Infatti, la stessa è stata istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito di trasferimento di ramo di azienda avvenuto ope legis nel 2012 e, al momento del trasferimento, la norma ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le competenze e il personale che le svolgeva, ivi compreso quello dirigenziale. In un primo momento, in attesa della riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 72 del 2014, la struttura fu incardinata nel dipartimento infrastrutture, con decreto del Ministro pro tempore, che ne ha disciplinato le funzioni, le competenze amministrative e contabili e il personale. Per tale personale è stato poi necessario attendere l'emanazione del predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha equiparato il personale, dirigenziale e non, a quello dei ministeri. Con l'emanazione del decreto n. 346 del 2014 di organizzazione del secondo livello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tutti i posti di livello dirigenziale di seconda fascia sono stati oggetto di interpellato e successiva attribuzione, compresi quelli della direzione generale in argomento. Per quanto riguarda l'attribuzione dell'incarico di prima fascia presso la suddetta direzione, il Ministro pro tempore valutava la necessità di garantire la continuità dell'azione amministrativa, nominando direttore colui che svolgeva le medesime funzioni presso l'ANAS, istituto di vigilanza sulle concessioni autostradali";

impegna il Governo,

a vigilare affinché presso Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e in particolare presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali venga data piena attuazione alla rotazione degli incarichi dirigenziali prevista dall'articolo 1 della legge 6 novembre 2012, n. 190 (anticorruzione), la cui importanza viene costantemente ribadita dall'ANAC quale misura organizzativa preventiva, finalizzata a limitare il consolidarsi di relazioni che possano alimentare dinamiche improprie nella gestione amministrativa.

EMENDAMENTI

5.0.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in materia di pagamento diretto del fornitore in caso di inadempimento)

1. Al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 13 dell'articolo 105 è sostituito dal seguente: "13. La stazione appaltante corrisponde direttamente al subappaltatore, al cottimista, al prestatore di servizi ed al fornitore di beni o lavori, l'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite nei seguenti casi: a) quando il creditore è una microimpresa o piccola impresa; b) in caso di inadempimento da parte dell'appaltatore; c) su richiesta del creditore.";

b) il comma 9 dell'articolo 194 è sostituito dal seguente: "9. Il soggetto aggiudicatore verifica, prima di effettuare qualsiasi pagamento a favore del contraente generale, compresa l'emissione di eventuali stati di avanzamento lavori, il regolare adempimento degli obblighi contrattuali del contraente generale verso i propri affidatari di lavori e di questi ultimi nei confronti dei loro fornitori: ove risulti l'inadempimento del contraente generale o del proprio affidatario di lavori, il soggetto aggiudicatore applica una detrazione sui successivi pagamenti dovuti al contraente generale e procede al pagamento di-

retto all'affidatario o ai loro fornitori, nonché applica le eventuali diverse sanzioni previste nel contratto.";

c) dopo il comma 9 dell'articolo 194 è aggiunto il seguente: "9-bis. Nelle ipotesi previste dagli articoli 105, comma 13, e 194, comma 9, le imprese creditrici inviano la richiesta di pagamento alla stazione appaltante, trascorsi dieci giorni dallo spirare del termine di sessanta giorni dalla richiesta di pagamento inviata all'appaltatore o, in caso di affidamento a contraente generale, al contraente generale o suo affidatario di lavori. Le imprese allegano alla richiesta l'attestazione, da parte di revisore contabile iscritto agli ordini dei commercialisti e degli esperti contabili circa la sussistenza, alla data della richiesta stessa, della sussistenza dei crediti. La stazione appaltante entro trenta giorni dalla richiesta verifica l'effettiva spettanza dei crediti insoddisfatti e in caso positivo provvede al versamento degli importi spettanti ai singoli creditori. Le presenti disposizioni si applicano anche in caso di crediti non corrisposti alla data di entrata in vigore della presente legge, ivi inclusi quelli relativi all'esecuzione di contratti pubblici stipulati ai sensi del d.lgs. n.163/2006. Le presenti disposizioni non si applicano alle gare aggiudicate dai comuni, dalle città metropolitane, dalle province, anche autonome, e dalle regioni."».

5.0.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni eccezionali in materia ritardi o inadempimenti contrattuali)

1. Gli eventi imprevedibili al momento della stipula del contratto, tra cui l'eccezionale carenza di approvvigionamento di merci e forniture, sono sempre valutati ai fini dell'esclusione, ai sensi e per gli effetti degli articoli 1218 e 1223 del codice civile, della responsabilità del debitore, anche relativamente all'applicazione di eventuali decadenze o penali connesse a ritardati o omessi adempimenti.»

5.0.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito nella legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 aggiungere il seguente comma:

"7-*bis*. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."».

5.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Modifiche al decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73)

1. All'articolo 1-*septies* del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73 convertito dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo il comma 7 è aggiunto il seguente:

"7-*bis*. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche ai contratti di appalto tra privati e le variazioni rilevate dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili costituiscono parametro di riferimento ai fini dell'applicazione dell'articolo 1664, comma 1, del codice civile anche se non espressamente richiamato tra le clausole contrattuali. Le eventuali clausole difformi perdono di efficacia. Nelle more dell'adozione del decreto ministeriale le parti procedono in ogni caso alla rinegoziazione del contratto anche in presenza di clausole difformi."»

Art. 7

7.1

DE FALCO

Al comma 2 sostituire la lettera a) con la seguente:

«a) il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Nell'ambito del programma della procedura di amministrazione straordinaria i commissari straordinari possono procedere, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2112 del Codice civile, all'adozione, per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma, la cui durata si computa dalla data di modifica, possono essere adottate anche dopo la scadenza del termine del primo programma autorizzato. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, si intende ad ogni effetto autorizzato. È parimenti autorizzata la cessione diretta alla società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020 di rami d'azienda del ramo *aviation* individuati

dall'offerta vincolante formulata dalla società. A seguito della cessione totale o parziale dei rami d'azienda del ramo *aviation*, gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente sono restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti individuato ai sensi del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993. È altresì autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara che, nel rispetto delle disposizioni europee, anche in materia antitrust, garantisca la concorrenzialità delle offerte e la valorizzazione del marchio. La stima del valore dei rami d'azienda oggetto della cessione può essere effettuata tramite perizia disposta da un soggetto terzo individuato dall'organo commissariale, previo parere del comitato di sorveglianza, da rendere nel termine massimo di tre giorni dalla richiesta. Il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79 comma 4-*bis*. "».

7.2

DE FALCO

Al comma 2 lettera a) apportare le seguenti modificazioni:

- 1) *sostituire le parole:* «compendio di beni oggetto di cessione» *con le seguenti:* «ramo d'azienda»;
 - 2) *sopprimere le parole:* «anche di singoli beni»;
 - 3) *sopprimere le parole:* «o parte di essi».
-

7.3

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

«a-*bis*) dopo il comma 4, aggiungere il seguente comma: "4-*bis*. Ai fini della salvaguardia dei livelli occupazionali e del reintegro dei servizi esternalizzati, quali la gestione aeroportuale dei servizi di assistenza a terra e di manutenzione, i commissari straordinari riferiscono periodicamente alle commissioni parlamentari competenti sul lavoro svolto, sullo stato degli slot aeroportuali, sullo stato della flotta e sullo stato delle relazioni industriali."».

7.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Al comma 2, lettera b) dopo il secondo periodo, inserire il seguente:

«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario».

7.5

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 2, lettera b), dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente:
«L'indennizzo, nell'ambito di un "pacchetto di viaggio" o di un contratto di servizi, spetta alle agenzie di viaggio o agli altri eventuali soggetti intermediari qualora il credito del titolare del titolo sia già stato da questi soddisfatto e pertanto l'avente diritto all'indennizzo risulti essere l'intermediario.»

ORDINI DEL GIORNO

G7.1

LUPO, CASTALDI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437);

premesso che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali evidenzia, al considerando n. 7, che gli incentivi per avviare nuove rotte in modo da promuovere, tra l'altro, lo sviluppo delle regioni svantaggiate e ultraperiferiche dovrebbero essere concessi solo in conformità del diritto comunitario;

all'articolo 1, paragrafo 5, la predetta direttiva dispone che sia lasciato impregiudicato il diritto di ciascuno Stato membro di applicare nei confronti di qualsiasi gestore aeroportuale situato nel suo territorio, misure regolamentari supplementari ma che non siano incompatibili con la direttiva medesima o con altre disposizioni del diritto comunitario e che tali misure possano comprendere misure di supervisione economica quali l'approvazione dei sistemi di tariffazione e/o dell'ammontare dei diritti, inclusi metodi di tariffazione basati sull'incentivazione o la regolamentazione dei massimali tariffari;
rilevato che:

le modalità con cui i gestori aeroportuali e i vettori hanno negoziato, dunque, nel tempo, le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree hanno generato notevoli problematiche in relazione sia ai profili di leale concorrenza che di equilibrio del mercato del trasporto aereo, incidendo, in taluni casi sulla solidità economica dei gestori stessi;

la proliferazione a livello nazionale di scali aeroportuali ha comportato, nel momento in cui negli anni Novanta l'Europa ha aperto alle liberalizzazioni, un eccesso di permeabilità alle compagnie straniere del sistema del trasporto aereo italiano. A partire dalla metà degli anni Novanta, quindi, nel settore del trasporto aereo i vettori *low cost* hanno conquistato notevoli quote di mercato che, in particolare nel nostro Paese, hanno raggiunto una percentuale di oltre il 70 per cento;

nell'operare per la sostenibilità e per il business del proprio aeroporto, città, enti locali e gestori aeroportuali, sostenuti da interessi territoriali, sono entrati in concorrenza tra loro per accaparrarsi i flussi di traffico resi disponibili dall'arrivo delle compagnie *low-cost* dall'estero. Ciò ha incrementato esponenzialmente la forza negoziale di tali compagnie, arrivata spesso a manifestarsi attraverso vere e proprie forme di ricatto di abbandono dello scalo servito, tali da condizionare anche le scelte dei governi a livello locale e centrale;

risulta pressoché impossibile conoscere con esattezza l'entità dei contributi erogati dalle società aeroportuali ai vettori in quanto, se da un lato i bandi pubblici degli enti locali per la promozione territoriale sono trasparenti, dall'altro i negoziati privati tra aeroporti e compagnie aeree rimangono riservati. Si stima comunque che, nel solo 2019, il sistema aeroportuale italiano abbia erogato più di 390 milioni annui di incentivi alle compagnie *low cost* di cui una parte consistente risulta non verificabile;

il sistema di incentivazione prevede infatti una prima fase in cui vi è l'apertura della destinazione, che può godere di incentivi per un massimo di tre anni, e successivamente l'avvio di una seconda fase che vede coinvolti gli enti locali e le compagnie aeree nella conclusione di un accordo per la promozione del territorio, il cosiddetto co-marketing, di norma estremamente generico e le cui condizioni, soprattutto in termini di incentivi, rimangono per ragioni di strategia di mercato riservate;

è evidente come tali incentivi abbiano di fatto determinato un drastico abbassamento delle tariffe che, sebbene costituisca un indubbio vantaggio per gli utenti, allo stesso tempo hanno determinato delle dinamiche di mercato dirette a privilegiare le compagnie che assicurano un volume di traffico maggiore, anche grazie ai predetti incentivi, a discapito delle compagnie che basano il loro traffico sulle medesime destinazioni ma con costi decisamente maggiori e senza contributi da parte delle società aeroportuali;

occorre peraltro segnalare che, con il passare degli anni, detto sistema di incentivi ha via via abbandonato la finalità di promozione di nuove tratte nelle regioni svantaggiate e ultraperifiche ed è oggi utilizzato in modo generalizzato;

impegna il Governo:

ad adottare, in osservanza ai principi di trasparenza e competitività, ogni opportuna iniziativa, anche di carattere legislativo, volta a garantire la più ampia trasparenza ed accessibilità delle procedure di erogazione degli incentivi pubblici, anche mediante misure finalizzate a prevedere la pubblicazione da parte dei gestori delle diverse tipologie di incentivazione e di ogni altro contributo o sussidio connesso previsto dalla prassi commerciale, distinguendo espressamente i contributi per l'apertura di nuove rotte dagli incentivi per attività di co-marketing.

G7.2

LUPO, CASTALDI, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori

pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame reca diverse disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo;

considerato che:

l'ENAC ha reso noto nei giorni scorsi che la compagnia aerea Blue Panorama ha notificato la sospensione dell'attività commerciale a partire dal 28 ottobre 2021, a seguito della crisi del settore conseguente alla pandemia da COVID-19. La decisione del vettore fa seguito al procedimento avviato dall'ENAC il 22 ottobre, per la sospensione del Certificato di Operatore Aereo (COA) e della Licenza di Trasporto Aereo, correlato alla richiesta di chiarimenti sulle carenze di natura finanziaria riscontrate nella società, ma che non hanno comunque mai avuto impatti sulla sicurezza del volo;

la compagnia ha 620 dipendenti e 12 aerei; è la quinta compagnia aerea italiana per dimensioni; è attiva nei servizi low cost di trasporto aereo, su rotte nazionali ed internazionali e vola soprattutto tra Italia e Albania, in estate per le isole greche;

la sospensione delle attività riguarda anche Luke Air, brand che fa capo a Blue Panorama Airlines, con cui condivide licenza di volo e codici Iata; tale ultimo avvenimento peggiora ulteriormente lo stato di crisi dell'intero settore, tenuto conto che tale ultimo accadimento si aggiunge a quanto già verificatosi nei casi di Alitalia, Airitaly, Ernest e Norwegian,

impegna il Governo:

a riattivare con urgenza il tavolo aperto presso il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili affinché si trovino soluzioni rapide e siano previsti ammortizzatori sociali per i lavoratori coinvolti;

ad intervenire nel primo provvedimento utile attraverso l'adozione di misure volte a tutelare i diritti dei passeggeri detentori di titoli di viaggio per voli annullati, e ad assicurare ai medesimi non solo il rimborso del biglietto, ma anche la compensazione pecuniaria prevista dalla normativa europea in caso di cancellazione del volo.

G7.3

DE FALCO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, approvato dalla Camera dei Deputati ed in corso di conversione da parte del Senato della Repubblica, prevede tra l'altro che il programma della procedura di amministrazione straordinaria della Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, sia immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla Decisione della Commissione europea;

tale decisione non è ad oggi stata resa pubblica e, comunque, non è stata trasmessa dal Governo nonostante le numerose richieste e le sollecitazioni;

conseguentemente il Senato vota l'eventuale conversione del decreto legge contenente norme anche precettive che traggono origine e si riferiscono ad un atto il cui contenuto non è noto né al Parlamento italiano, né all'opinione pubblica;

ciò, rispetto alla norma citata, priva oggettivamente di significato l'esame svolto - tra l'altro in termini ristrettissimi - dalla Commissione Ottava e dall'Aula, impedendo al Senato, ed ai singoli Senatori di poter decidere a ragion veduta, in scienza e coscienza;

tale procedimento costituisce con tutta evidenza un vulnus alle funzioni e alle prerogative attribuite costituzionalmente non solo all'Assemblea, ma anche a ciascun singolo Parlamentare;

impegna il Governo

a rendere immediatamente nota alle Camere la Decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 7 dello stesso decreto-legge e comunque prima del voto.

EMENDAMENTI

Art. 8

8.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Semplificazioni nelle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità)

1. Per il riconoscimento delle agevolazioni previste dall'articolo 8 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, le persone con disabilità abilitate alla guida devono presentare unicamente una copia semplice della patente posseduta, ove essa contenga l'indicazione di adattamenti, anche di serie, per il veicolo agevolabile da condurre, prescritti dalle commissioni mediche locali di cui all'articolo 119, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Con proprio decreto di natura non regolamentare, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze aggiorna il decreto 16 maggio 1986, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 17 maggio 1986, n. 113, per adeguarlo a quanto disposto dal comma 1.»

Art. 10

10.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7.1. All'articolo 2 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, dopo il comma 6-*bis* sono inseriti i seguenti:

"6-*ter*. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il Garante per l'inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR. Il Garante è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dello Sviluppo Economico, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese. Il Garante verifica che nell'attuazione del PNRR sia garantita adeguata partecipazione delle micro e piccole imprese, in particolare nei contratti pubblici, segnala alla cabina di regia di cui al comma 1 le criticità riscontrate e propone misure correttive.

6-*quater*. Il Garante trasmette entro il 30 maggio di ogni anno una relazione alle Camere sull'effettiva inclusione delle micro e piccole imprese nell'attuazione del PNRR e sull'attività complessivamente svolta.

6-*quinquies*. Presso il Garante è istituito il tavolo di consultazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative delle micro e piccole imprese, con la funzione di assistenza allo svolgimento dei compiti attribuiti al Garante.

6-*sexies*. All'attuazione dei commi 6-*ter*, 6-*quater* e 6-*quinquies* si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".»

Art. 11

11.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano alle Reti di imprese di cui all'articolo 42 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.».

ORDINE DEL GIORNO

G11.1

PAROLI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

l'articolo 11 del provvedimento in oggetto rifinanzia la componente prestiti e contributi del Fondo di cui alla legge n. 394 del 1981, in attuazione della sub-misura "Rifinanziamento e ridefinizione del Fondo 394/81 gestito da SIMEST" relativa al sostegno all'internazionalizzazione in particolare delle PMI, di cui alla Missione 1, Componente 2, Investimento 5 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ("PNRR"). L'obiettivo dell'investimento 5 ("Politiche industriali di filiera e internazionalizzazione") è di rafforzare la competitività delle filiere produttive, agevolando l'accesso ai finanziamenti e favorendo l'internazionalizzazione delle stesse dopo la crisi COVID-19;

a giudizio dello scrivente, occorrerebbe chiarire che: il soggetto attuatore Simest dia garanzia che non vengano escluse le grandi imprese e che le mid cap siano definite in coerenza con i requisiti assunti dalla Banca Eu-

ropea d'investimenti (personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti); si dia evidenza della coerenza degli avvisi, fino ad ora assunti e in via di assunzione, a valere su risorse provenienti dal PNRR, con le istruzioni tecniche per la selezione dei progetti PNRR emanate con circolare del MEF del 14 ottobre 2021 n.21; interventi ammissibili, requisiti soggettivi dei beneficiari, criteri di ammissibilità dei progetti, spese ammissibili, termini di presentazione delle domande e modalità di valutazione siano definite ex ante all'emissione dell'avviso e in forza di provvedimenti normativi e non di determinate amministrative del comitato agevolazioni; i regimi di aiuto oggetto degli interventi previsti a valere su queste risorse siano in via prioritaria, là dove compatibili, assunti sulla base del "Regolamento generale di esenzione per categoria" e non del "Quadro temporaneo degli aiuti"; venga data evidenza in una relazione sia delle determinate del Comitato di gestione assunte dopo l'apertura dei bandi sia di elementi informativi per la fruizione dell'intervento assunti dopo l'emissione del bando o non oggetto di pubblicazione entro l'apertura del bando; le finalità del bando attengano politiche per l'export e l'internazionalizzazione declinate in progetti afferenti la presenza all'estero delle imprese e non esclusivamente soddisfatte dal requisito di essere imprese esportatrice; le richieste sopra esplicitate valgano anche per gli avvisi pubblicati a valere su risorse del bilancio nazionale,

impegna il Governo:

ad adottare disposizioni volte a recepire le istanze esposte in premessa.

EMENDAMENTI

Art. 12

12.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 2, in fine, aggiungere il seguente periodo: «, nonché tutti i Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti.»

12.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), capoverso «Art. 6-quater», comma 3, dopo le parole: «una premialità» aggiungere le seguenti: «ai Comuni con popolazione complessiva pari o inferiore a 5.000 abitanti in convenzione tra di loro per attuare progetti di coesione territoriale e di attività amministrativa e ».

Art. 13

13.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

«Conseguentemente, all'articolo 1, comma 16, sostituire le parole: "fino a 1.250 milioni" con le seguenti: "fino a 2.500 milioni" e le parole: "36 milioni di euro per l'anno 2017; 280 milioni di euro per l'anno 2018; 462 milioni di euro per l'anno 2019; 308,5 milioni di euro per l'anno 2020; 92 milioni di euro per l'anno 2021; 22,5 milioni di euro per l'anno 2022; 18 milioni di euro per l'anno 2023; 14 milioni di euro per l'anno 2024; 17 milioni di euro per l'anno 2025" con le seguenti: "72 milioni di euro per l'anno 2017; 560 milioni di euro per l'anno 2018; 924 milioni di euro per l'anno 2019; 617 milioni di euro per l'anno 2020; 184 milioni di euro per l'anno 2021; 45 milioni di euro per l'anno 2022; 36 milioni di euro per l'anno 2023; 28 milioni di euro per l'anno 2024; 34 milioni di euro per l'anno 2025".».

13.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «La misura è estesa, altresì, ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 mq».

ORDINI DEL GIORNO

G13.1

SAPONARA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

il decreto-legge in esame prevede all'articolo 13 l'estensione della misura "Resto al sud" anche ai territori insulari di alcuni comuni nonché alle isole minori lagunari e lacustri, anche al di fuori delle regioni del Mezzogiorno, in modo da estendere le agevolazioni economiche previste dalla misura per l'avvio di nuove attività imprenditoriali o libero professionali da parte di giovani fino a 45 anni ad altre aree svantaggiate;

tale misura andrebbe estesa anche ai territori dei comuni montani, per dare nuova linfa ai tessuti montani, evitare lo spopolamento di quelle comunità e offrire nuove opportunità ai giovani che scelgono di continuare ad abitare nelle comunità montane;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di estendere la misura "Resto al sud" oltre che alle isole minori lagunari e lacustri e ai comuni insulari citati dall'articolo 13, anche ai comuni montani presenti su tutto il territorio nazionale.

G13.2

SANTILLO, L'ABBATE, DI GIROLAMO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori

pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premessi che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame reca, al comma 2, misure in materia di investimenti destinati ai comuni;

considerato che:

tra le tematiche principali relative agli interventi e agli investimenti dei Comuni sarebbe fondamentale annoverare quella relativa all'emergenza abitativa legata alle residenze abusive con ordinanza di demolizione e all'eventuale disagio sociale a essa connesso;

come è noto, la normativa vigente e in particolare il TU edilizia (d.P.R. 380/2001) prevede, con riguardo alla immediata repressione degli abusi edilizi e quindi all'esecuzione delle demolizioni, un sistema a doppio binario che vede la competenza delle autorità amministrative (Comuni, Regioni e Prefetture) e dell'autorità giudiziaria, in presenza della condanna definitiva del giudice penale per i reati di abusivismo edilizio (art. 31, co. 9 TU edilizia);

con riguardo al "binario amministrativo" la normativa ricordata conferisce puntuali competenze in materia di repressione dell'abusivismo ai Comuni nell'ambito dei più ampi poteri di vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia e di governo del territorio prevedendo nel caso di immobili abusivi la facoltà di ordinare la demolizione ovvero di disporre l'acquisizione del bene al patrimonio pubblico. Tali strumenti sono volti, da un lato, ad evitare che il responsabile dei lavori abusivi possa fruire in modo definitivo dell'opera illecita e, dall'altro, a eliminare concretamente dal territorio il manufatto stesso o quantomeno ad assicurarne una fruizione a vantaggio pubblico compatibilmente con gli assetti urbanistici- territoriali;

valutato che:

secondo i dati Istat dell'ultimo rapporto Bes (Benessere equo e sostenibile), in Italia, dal 2015, l'indice di abusivismo edilizio sfiora il 20%. Nel 2007, era al 9%. In alcune Regioni, come Campania e Calabria, l'indice arriva al 64%; il valore più basso, di appena il 2%, è in Trentino Alto Adige. Tutto questo accade nonostante i 3 condoni edilizi degli anni 1985, 1994 e 2003 e nonostante l'impressionante numero di domande di sanatoria presentate in quelle tre occasioni: circa 4 milioni di istanze per il primo condono; 300.000 per il secondo; oltre 400.000 per il terzo. Si è così giunti, nel 2016, a un totale di oltre 15 milioni di pratiche, di cui 5 milioni ancora inevase;

nella XVII Legislatura, la Relazione sull'attività svolta dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie, approvata nella seduta del 14 dicembre 2017, evidenzia che: «nell'ambito delle questioni che attengono l'abusivismo edilizio è utile introdurre la nozione operativa di riuso, laddove per "riuso" si intende non solo il mutamento di utilizzazione di immobili dismes-

si, quali caserme o altre tipologie di immobili di regola già di proprietà pubblica, ma anche la diversa utilizzazione di immobili attualmente ancora nella proprietà dei privati, acquisibili dagli enti locali e dallo Stato a titolo gratuito. Siffatta possibilità parte dalle considerazioni di fondo che presso i comuni è pendente l'esame di oltre 5 milioni di domande di condono edilizio, riguardanti almeno due milioni di immobili abusivi, e che parte di esse non potrà conseguire l'accoglimento. A tali centinaia di migliaia di immobili cui sarà negata la sanatoria si debbono, poi, aggiungere almeno altrettanti per i quali non è stata neppure presentata domanda di condono e per i quali non è possibile il rilascio di alcun permesso di costruire in sanatoria o/e accertamento di conformità. Tali immobili abusivi, dopo la reiezione delle eventuali istanze di sanatoria/condono prodotte, dovrebbero essere acquisiti al patrimonio comunale, ai sensi dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, e potrebbero essere riutilizzati per l'edilizia sociale, ove non sussistano "prevalenti interessi pubblici" o "contrasti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali" che ne impongano la demolizione. Quanto rappresentato consentirebbe, al tempo stesso, di conseguire gli obiettivi di non consumare ulteriormente suolo, di non incidere sulla spesa pubblica in quanto la detta acquisizione è a titolo gratuito, di avere la disponibilità di diverse centinaia di migliaia di immobili, parte dei quali non è attualmente utilizzata, da destinare ad edilizia sociale, ad urbanizzare o a migliorare l'urbanizzazione delle aree nelle quali gli immobili abusivi sono inseriti.»;

considerato inoltre che:

occorre procedere con urgenza a un censimento che fornisca tutti gli elementi utili sulla storia, sul contesto e sulla natura di ogni singolo abuso edilizio: è evidente, al contempo, che le questioni della domanda e dell'offerta degli alloggi o dell'edilizia economica e popolare richiedono valutazioni più approfondite, anche per i profili urbanistici e paesaggistici, rispetto a quelle da compiere in ordine alla edificazione abusiva realizzata in aree dissestate dal punto di vista idro-geologico o per fini di lucro;

l'articolo 31, comma 5, del D.P.R. n. 380 del 2001 dispone che l'opera acquisita è demolita con ordinanza del dirigente o del responsabile del competente ufficio comunale a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che con deliberazione consiliare non si dichiara l'esistenza di prevalenti interessi pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico;

per i soli comuni ad alta tensione abitativa, si potrebbero individuare alcune fattispecie che possono integrare l'interesse pubblico previsto in via generale e astratta dalla citata disposizione di cui all'articolo 31, comma 5, prevedendo quali casi valutabili dal Comune la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, anche ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale, mediante assegnazione a nuclei familiari residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, fermi restando i vincoli previsti dal medesimo comma 5, per cui non si procede se l'opera

contrasta con i rilevanti interessi urbanistici, ambientali o di rispetto dell'assetto idrogeologico, ed escludendo da tale fattispecie i casi in cui l'opera sia soggetta a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che per i Comuni ad alta tensione abitativa, nei quali sussista la natura diffusa delle realizzazioni illecite a causa della concentrazione di manufatti abusivi e nei quali la spesa per la demolizione non sia sostenibile dagli enti competenti, possa rientrare nella fattispecie di prevalente interesse pubblico di cui al comma 5 dell'articolo 31 del Dpr n.380 del 2001, fermi restando i vincoli ivi indicati, e comunque escludendo le opere soggette a vincolo paesaggistico-territoriale o del patrimonio storico-artistico, la destinazione dell'immobile abusivo, acquisito al patrimonio comunale, ad alloggi per l'edilizia residenziale sociale mediante assegnazione a nuclei familiari, residenti nel territorio comunale, privi di abitazione sul territorio nazionale, in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa regionale per l'assegnazione degli alloggi di edilizia popolare, purché estranei alla realizzazione dell'opera abusiva.

EMENDAMENTI

Art. 14

14.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, sostituire le parole «dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione» con le seguenti: «il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione».

Art. 15

15.1

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, capoverso «comma 1», primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, elettriche e telematiche».

15.2

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, capoverso «1-ter», sopprimere il secondo periodo.

ORDINE DEL GIORNO

G15.1

GAUDIANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale. In particolare si prevede che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettui la ricognizione, tra l'altro, delle infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale;

considerato che:

appare urgente valorizzare destinazioni di pregevole valore culturale e siti di carattere archeologico, contribuendo così alla destagionalizzazione e incrementando le ricadute culturali e le opportunità occupazionali ed economiche. A tal fine sono necessarie una serie di misure trasversali quali, in primo luogo, lo sviluppo di un adeguato sistema di trasporti ed il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;

in particolare, i siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, in provincia di Salerno, scontano una grave assenza di trasporti idonei al transito turistico;

il sito di Paestum, pur avendo una stazione ferroviaria già esistente ed attiva nella località di Paestum e una stazione presso Capaccio Rocca-daspide, dove sono in corso lavori di ammodernamento, non è dotato di alcun collegamento ferroviario con l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Per l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono già previsti lavori di ulteriore allargamento della pista, proprio 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 che collega la stazione di Paestum, ma non è dotato di una stazione ferroviaria che permetta l'accesso dei viaggiatori. La stazione ferroviaria presso l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi consentirebbe ai turisti di accedere a tutta la costa cilentana e la costiera amalfitana, nonché alle aree interne e al Porto di Salerno, attraverso il trasporto ferroviario già esistente. Utilizzando la stessa tratta ferroviaria sarebbe possibile visitare anche il Parco Archeologico di Elea-Velia;

i siti della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa, invece, scontano la totale assenza di trasporto ferroviario, essendo serviti solo attraverso trasporto su gomma a mezzo bus;

i comuni di Padula e di Pertosa saranno interessati dalla realizzazione di una linea di alta velocità che collegherà Roma a Reggio Calabria. Lo scorso aprile i sindaci dei comuni attraversati dalla predetta linea sono stati avvisati da Ferrovie dello Stato dell'avvio delle prime indagini geognostiche, prospezioni geofisiche e studi geologici in merito al progetto di fattibilità tecnico-economica della linea ferroviaria dell'Alta Velocità. Tale progetto non contempla però alcuna fermata nell'area di Padula e di Pertosa né tanto meno negli altri Comuni della provincia a sud di Salerno, che continuano a scontare una totale assenza di collegamenti interni, prevedendo a Praia a Mare l'unica stazione per le fermate tra la provincia di Salerno e quella di Cosenza,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere specifici interventi volti ad incrementare gli investimenti in favore di una miglior accessibilità, con particolare riferimento al trasporto ferroviario, ai siti di Paestum, del Parco Archeologico di Elea-Velia, della Certosa di Padula e delle Grotte di Pertosa;

a valutare, nell'ambito della realizzazione della tratta ad alta velocità Salerno-Reggio Calabria, la fattibilità tecnica della previsione di una metropolitana veloce di superficie che affianchi i binari della tratta ad alta velocità Salerno Reggio Calabria;

a valutare, la fattibilità tecnica di una stazione di fermata lungo la tratta già esistente che costeggia l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e che lo collegherebbe al sito di Paestum e al Parco Archeologico di Elea-Velia.

EMENDAMENTI

Art. 16

16.1

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. La durata dell'incarico di Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019, è prorogata al 31 luglio 2023».

16.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. Al comma 3, articolo 1-septies del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio, n. 106, dopo le parole: "nelle lavorazioni eseguite e contabilizzate dal direttore dei lavori dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021", sono sostituite dalle parole: "nelle lavorazioni eseguite dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021 e contabilizzate dal direttore dei lavori nel medesimo periodo o successivamente"».

16.3

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3.1. All'articolo 9, comma 9-*bis*, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: "31 dicembre 2020", sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.4

DRAGO

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-*decies*. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2024"».

16.5

DRAGO

Dopo il comma 3-novies, aggiungere il seguente:

«3-*decies*. All'articolo 57 del decreto legge n. 104 del 2020, al comma 8, sostituire le parole: "31 dicembre 2021" con le seguenti: "31 dicembre 2023"».

16.6

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-*decies*. Al Commissario straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della Città metropolitana di Catania colpiti dall'evento sismico del 26 dicembre 2018 di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto-legge n. 32 del 18 aprile 2019 si applicano le disposizioni di cui all'art. 11, comma

2, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n 120.».

16.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente comma:

«3-*decies*. Ai Commissari straordinari di cui all'articolo 18 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 convertito in legge 16 novembre 2018, n. 130 e all'articolo 7 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con legge 11 settembre 2020, n 120.».

16.8

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 3-novies aggiungere il seguente:

«3-*decies*. I Commissari straordinari redigono un cronoprogramma triennale degli interventi previsti e degli impegni di spesa programmati, con relazione a consuntivo a cadenza annuale sullo stato di avanzamento e la realizzazione degli stessi interventi».

ORDINI DEL GIORNO

G16.1

ANASTASI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della

mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali" (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16, comma 3, del provvedimento in esame prevede alcune disposizioni a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018. In particolare il comma 3 dell'articolo 16 abroga il comma 8 dell'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 (cosiddetto "sblocca cantieri"), che prevede per gli interventi di ricostruzione nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018, l'obbligo di annotare la concessione del contributo nei registri immobiliari, anche se in esenzione da qualsiasi tributo o diritto e senza alcun'altra formalità;

considerato che:

il decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, recante *"Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici"* contiene disposizioni per disciplinare gli interventi per la riparazione e la ricostruzione degli immobili, l'assistenza alla popolazione e la ripresa economica nei comuni, tra gli altri, dell'area etnea. In particolare l'articolo 13 stabilisce che il Commissario straordinario adotti provvedimenti per disciplinare il finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili sulla contabilità speciale, per la demolizione e ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, delle chiese e degli edifici di culto di proprietà di enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, per gli interventi volti ad assicurare la funzionalità dei servizi pubblici, e delle infrastrutture, nonché per gli interventi sui beni del patrimonio artistico e culturale;

ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto-legge il Commissario deve provvedere a predisporre e approvare un piano degli edifici pubblici che quantifichi il danno e ne prevede il finanziamento nel limite delle risorse disponibili nelle contabilità speciali;

considerato che:

la normativa in parola distingue modalità e procedure da seguire per la ricostruzione pubblica e privata e, per quel che attiene a quest'ultima, ai diversi livelli di danno, individuando altresì criteri di priorità nella ricostruzione;

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori dei comuni della città metropolitana di Catania per la riparazione e/o ricostruzione di edifici e unità immobiliari ad uso produttivo, commerciale ed

abitativo danneggiati o distrutti, che disciplina la ricostruzione privata ai sensi dell'articolo 9. Tuttavia non sembra ancora essere stato adottato lo specifico piano relativo alla ricostruzione degli edifici pubblici, né specificatamente relativo alla ricostruzione degli immobili appartenenti al patrimonio edilizio residenziale pubblico;

ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le Aziende territoriali per l'edilizia residenziale pubblica (ex IA-CP), sono qualificate come pubbliche amministrazioni; pertanto gli immobili di proprietà di tali istituti rientrano nel complesso di edifici pubblici, che pertanto non sono ricompresi nell'ordinanza n. 30 del 14 luglio 2021, poiché dovrebbero rientrare nel piano di interventi di cui all'articolo 13 del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32;

rilevato che:

in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, per la ricostruzione o riparazione degli immobili dell'Azienda Territoriale Edilizia Residenziale pubblica Regionale, furono previsti finanziamenti per 150 milioni di euro, nell'ambito delle risorse stanziato dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 28 aprile 2009, n. 39, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 giugno 2009, n. 77;

analogamente alle misure adottate per il sisma del 2018, per far fronte all'emergenza che seguì il sisma che colpì le Regioni di Lazio, Abruzzo, Marche e Umbria il 24 agosto 2016, fu emanato il decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189; in particolare l'articolo 14, comma 1, prevede che debbano essere emanati gli appositi provvedimenti per la disciplina per il finanziamento della ricostruzione, riparazione e ripristino degli edifici pubblici, in particolare degli immobili di proprietà pubblica (lettera *a-bis*);

sulla base di tale decreto-legge è stata emanata l'Ordinanza speciale n. 7 del 6 maggio 2021, che reca "Interventi di ricostruzione del patrimonio edilizio ATER Teramo"; con tale ordinanza il Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione nei territori dei Comuni delle Regioni di Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dall'evento sismico del 24 agosto 2016 ha approvato il complesso degli interventi di adeguamento e ricostruzione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica dell'ATER di Teramo;

considerato, che:

con la delibera del Consiglio dei ministri del 28 dicembre 2018, è stato dichiarato, per dodici mesi (fino al 28 dicembre 2019), lo stato di emergenza in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania. Per l'attuazione dei primi interventi, si provvede nel limite di 10 milioni di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali. Con la delibera del consiglio dei ministri 11 giugno 2019 è stato disposto un ulteriore stanziamento di 37 milioni di euro; successivamente lo stato di

emergenza è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021 (art. 57, comma 8, D.L. 104/2020);

la delicata situazione del territorio della provincia di Catania, colpita da più eventi calamitosi, necessita di ulteriori interventi e di necessari interventi al fine di agevolare la ripresa economica del tessuto produttivo;

considerato altresì che:

il maltempo, nelle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021, ha investito la Sicilia orientale, colpita da piogge insistenti e un profondo ciclone mediterraneo. La situazione più critica nel capoluogo etneo, travolto da una e vera e propria alluvione che ha investito l'intero territorio cittadino, comprese le vie del centro storico;

a Catania sono stati chiusi scuole, negozi e uffici mentre il governatore siciliano Nello Musumeci ha decretato lo stato di emergenza e chiesto al governo il riconoscimento dello stato di calamità nazionale,

impegna il Governo:

1) ad emanare al più presto i piani di cui all'articolo 13, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019 n. 32, per la ricostruzione, la riparazione e il ripristino degli edifici pubblici, individuando gli interventi che rivestono un'importanza essenziale ai fini della ricostruzione nei territori colpiti dagli eventi sismici del 26 dicembre 2018;

2) ad avviare un programma di ricostruzione degli immobili di edilizia residenziale pubblica che abbia una visione unitaria ed un elevato livello di coordinamento generale per le interazioni tra gli edifici interessati ed il tessuto urbanizzato circostante, al fine di dare risposta alle centinaia di inquilini degli edifici di edilizia residenziale pubblica, desiderosi di rientrare nei loro alloggi e di riacquistare la normalità della loro vita, nonché di contenere il rischio di un concreto impoverimento demografico del tessuto urbano in cui sono inseriti tali gli edifici pubblici;

3) a dichiarare lo stato di calamità, al fine di consentire l'attivazione delle misure necessarie di carattere economico volte ad agevolare il ripristino dell'area alluvionata e a sostenere le popolazioni colpite dall'alluvione delle giornate del 27, 28 e 29 ottobre 2021;

4) a prorogare, oltre il 31 dicembre 2021, lo stato di emergenza dichiarato in conseguenza dell'evento sismico che il giorno 26 dicembre 2018 ha colpito il territorio dei Comuni di Zafferana Etnea, Viagrande, Trecastagni, Santa Venerina, Acireale, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi, Milo, Aci Catena della Provincia di Catania, al fine di consentire alle popolazioni ivi residenti la possibilità di continuare a fruire dei contributi e delle agevolazioni connesse allo stato di emergenza.

G16.2

VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

l'articolo 16 del provvedimento in esame, ai commi *2-bis* e *2-ter*, prevede la nomina dell'amministratore delegato della società di cui all'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, a commissario straordinario per la realizzazione, entro il 31 dicembre 2021, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo;

considerato che:

la realizzazione della pista olimpica da bob a Cortina non si concilia con il fragile equilibrio montano del contesto territoriale in cui andrebbe ad insistere. Sarebbero necessari elevati costi per la bonifica del sito, comporterebbe gravi danni al quartiere residenziali limitrofo all'area del progetto, nonché la distruzione di un bosco e del country tennis club che conta più di 9.000 praticanti l'anno;

sarebbe piuttosto opportuno rinnovare la pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006 e dopo poco chiusa,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di rivedere le decisioni assunte in merito alla realizzazione della pista olimpica di bob e slittino «Eugenio Monti» di Cortina d'Ampezzo e a valutare eventuali soluzioni alternative quali l'ammodernamento della pista di Cesana costruita per le Olimpiadi di Torino del 2006.

G16.3

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

in prima lettura alla Camera era stato approvato un emendamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame che prevedeva l'introduzione di una disposizione diretta ad assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della "Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo", la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali in seguito agli eventi metereologici verificatesi;

la proposta prevedeva che il provveditore interregionale alle opere pubbliche per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, nominato Commissario straordinario, in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo Commissario, provvede alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per ulteriori dodici mesi e comunque non oltre il 31 dicembre 2024;

era altresì previsto che con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili fossero definite, ai fini della gestione diretta del servizio da parte del Commissario le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione commissariale dei contratti di lavoro con il personale, per la reintegrazione dei cespiti concessi in uso al concessionario e per il riscatto di quelli di proprietà dello stesso, per il trasferimento alla gestione commissariale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, nonché i termini per la predisposizione di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, e per l'affidamento del servizio a un nuovo concessionario, e la quota percentuale delle risorse da destinare alle spese di supporto tecnico;

la proposta emendativa prevedeva lo stanziamento delle risorse necessarie a disposizione del commissario straordinario per l'avvio dei lavori;

la disposizione, a cui la ragioneria generale dello stato ha dato parere negativo per mancanza di coperture, è stata inserita con una nuova formulazione che preservava solo la parte relativa alle misure di integrazione salariale per i lavoratori e da cui è stata espunta interamente la parte relativa alla disciplina del Commissario straordinario;

impegna il Governo

a reperire, nel più breve tempo possibile, le risorse necessarie, o nella legge di bilancio di quest'anno o in uno dei fondi istituiti presso il mini-

stero dell'Economia e delle finanze, e metterle a disposizione del Commissario straordinario per l'avvio dei lavori e per la realizzazione dell'opera citata.

G16.4

MATRISCIANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.S. 2437),

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'articolo 1, commi 1025 - 1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affidano, per l'anno 2019, al Commissario Straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto legge 28 dicembre 2018, n. 109, le attività di ottimizzazione dei flussi veicolari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei Ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico dei Giovi e il porto storico di Genova;

la nuova "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate in correlazione con il progetto della "Linea AV/AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi", come già avvenuto per i progetti di "Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole" e il "Potenziamento Genova-Campasso" con la legge 55/2019 sotto la supervisione del Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con

una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo:

- a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento sia affidata al 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;

- a prevedere, conseguentemente, che i fondi stanziati nella legge 30 dicembre 2018, n. 145, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento, vengano riassegnati nell'ambito del progetto principale del Terzo Valico dei Giovi e gestite dal Commissario straordinario di Governo.

G16.5

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

della realizzazione della Tangenziale di Demonte si parla sin dagli anni 70 e negli ultimi trent'anni Anas ha predisposto cinque diversi progetti tutti bocciati o per motivi ambientali legati al rischio idrogeologico e al consumo del territorio o per mancanza di fondi;

il nuovo progetto di ANAS, per il quale sono stati stanziati 50 milioni di euro è bloccato da due anni a causa del parere discordante tra ministero dell'Ambiente, che è favorevole, e il ministero per i beni e le attività culturali, che invece è contrario;

l'VIII commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni ha approvato lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262), contenente anche un'osservazione che prevedeva

la nomina nel più breve tempo possibile di un commissario straordinario per la realizzazione dell'opera in questione;

ad oggi il commissario straordinario non è ancora stato nominato dal Governo e il progetto dell'opera si trova attualmente in una situazione di stallo;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adoperarsi per lo sblocco autorizzativo del progetto citato nonchè di nominare un commissario straordinario che porti a compimento tale progetto nel più breve tempo possibile.

G16.6

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, SUDANO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (AS 2437),

premesso che:

la strada statale 28 del colle di Nava, da Fossano (Cuneo) a Imperia, è spesso interessata da incidenti stradali e da anni richiederebbe importanti interventi di manutenzione al fine di migliorarne la fruibilità e la sicurezza per gli utenti della strada;

tra i principali progetti di ammodernamento, di cui si parla dagli inizi degli anni '90 del secolo scorso, vi è quello che riguarda la variante fra Pieve di Teco (Imperia) e Ormea (Cuneo), quale tratto di maggiore asperità dell'intero tracciato. Si tratta, in particolare, di 8 tunnel e 7 viadotti da realizzare, per circa 9,2 chilometri, che consentirebbero di tagliare 144 curve e di ridurre a una decina di minuti il tempo di percorrenza fra Pieve di Teco e Ormea; tra gli interventi da realizzare spicca quello per il traforo tra Armo (Imperia) e Cantarana (Cuneo) di 2.970 metri di lunghezza; il costo complessivo degli interventi per la variante ammonta a 300 milioni di euro;

la strada statale 28 del colle di Nava è un'arteria strategica di collegamento tra i territori e le economie liguri e piemontesi, il cui ammodernamento e messa in sicurezza sono da tempo attesi da popolazione, imprenditori e operatori economici;

la realizzazione dei lavori previsti per la variante fra Pieve di Teco e Ormea porterà un sostanziale miglioramento dei collegamenti tra il basso Piemonte, l'imperiese, il savonese, tutto il ponente ligure e la vicina Costa azzurra, incrementando considerevolmente potenzialità e funzionalità di un corridoio strategico che collega l'Europa al Mediterraneo;

i lavori previsti per la variante sono frutto di un'attenta progettazione, che garantirà riduzione dei tempi di percorrenza, aumento della sicurezza e della capacità dei flussi di traffico di persone e merci, riduzione dei consumi e tutela della naturalità del paesaggio e dell'ambiente idrico,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per velocizzare le procedure di ammodernamento e della messa in sicurezza della strada statale 28 del Colle di Nava.

EMENDAMENTI

16.0.1

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. In deroga all'articolo 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in relazione ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati entro il 31 dicembre 2026, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o avvisi, entro la medesima data siano inviati gli inviti a presentare le offerte, la stazione appaltante opera, sull'importo netto progressivo dei lavori, una ritenuta del 5 per cento, a garanzia dell'adempimento di tutte le obbligazioni del contratto e del risarcimento dei danni derivanti dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, nonché a garanzia del rimborso delle somme pagate in più all'esecutore rispetto alle risultanze della liquidazione finale, salva comunque la risarcibilità del maggior danno verso l'appaltatore.

2. Dette ritenute saranno svincolate soltanto in sede di liquidazione finale, dopo l'approvazione da parte della stazione appaltante del certificato di collaudo o di regolare esecuzione.

3. In alternativa alla ritenuta di cui al comma 1, è facoltà dell'appaltatore costituire, previo benestare della stazione appaltante, una garanzia definitiva sotto forma di cauzione o fideiussione, con le modalità di cui all'art. 103 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, pari al 5 per cento dell'importo contrattuale. Se tale facoltà viene esercitata in corso di esecuzione dei lavori, la predetta percentuale è calcolata sull'importo residuo dei lavori o, in alternativa, a scelta dell'appaltatore, sull'importo del singolo stato di avanzamento; in tali casi, il pagamento dei lavori avviene senza la ritenuta di cui al comma 1.

4. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche con riferimento ai contratti di appalto nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»

16.0.2

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Opere a rete e suddivisione in lotti quantitativi)

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.3

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1.

1. In relazione alle procedure e ai contratti i cui bandi o avvisi, con i quali si indice una gara, siano pubblicati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché, in caso di contratti senza pubblicazione di bandi o di avvisi, alle procedure e ai contratti in relazione ai quali, alla medesima data, non siano ancora stati inviati gli inviti a presentare le offerte, in caso di opere o lavori a rete, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera ccccc), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dei lavori di manutenzione, le stazioni appaltanti suddividono gli appalti in lotti, ai sensi dell'articolo 51 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche su base quantitativa, in modo da garantire l'effettiva possibilità di partecipazione da parte delle micro imprese, piccole e medie imprese.»

16.0.4

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Disposizioni urgenti in materia di revisione prezzi dei materiali nei contratti pubblici in esecuzione)

1. All'articolo 1-*septies*, comma 1, del decreto legge 25 maggio 2021, n. 73, dopo le parole: "nel primo semestre dell'anno 2021, per i contratti", sono inserite le seguenti: "di lavori e di fornitura tecnologicamente complessi di settore ordinario e speciale."»

16.0.5

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(Responsabilità dell'appaltatore per ritardi ed inadempimenti)

1. Con riguardo ai contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente Legge di conversione, le difficoltà di approvvigionamento di materie prime e materiali da costruzione, qualora determinino ritardi o inadempimenti rispetto alle tempistiche ed agli obblighi contrattuali costituiscono causa di forza maggiore e non potranno essere imputati all'appaltatore. L'appaltatore dovrà provare che i ritardi o inadempimenti siano direttamente conseguenti all'attuale carenza di materie prime. L'eventuale rinegoziazione di termini e scadenze contrattuali, dei contratti citati in apertura, non rappresenta una modifica sostanziale ed è dunque sempre ammessa.»

16.0.6

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole: "gravi illeciti professionali", sono aggiunte le seguenti: ", confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*:

1) al secondo periodo, le parole: "la durata dell'esclusione è pari", sono sostituite dalle seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore";

2) l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lettera c-*ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti"».

16.0.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 80 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, lettera c), dopo le parole "gravi illeciti professionali" sono aggiunte le seguenti: "confermati quantomeno all'esito di un giudizio di primo grado,";

b) al comma 10-*bis*, al secondo periodo, le parole "la durata dell'esclusione è pari" sono sostituite con le seguenti: "la stazione appaltante può valutare tali circostanze, ai fini dell'esclusione, per un periodo non superiore", e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Nei casi di cui al comma 5, lett. *c-ter*), nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante può tenere conto di tali fatti ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione l'operatore economico che li abbia commesso nei suoi confronti".»

16.0.8

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

(SAL mensili emergenziali)

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del

decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione.»

16.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. Fino al 31 dicembre 2023, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 113-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché in deroga alle specifiche clausole contrattuali, il direttore dei lavori emette gli stati di avanzamento dei lavori l'ultimo giorno di ogni mese solare. Si procede al pagamento dei lavori entro quindici giorni a far data dall'emissione del certificato di pagamento di cui al periodo precedente.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano con riferimento alle procedure e ai contratti di cui gli articoli 1 e 2 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché di cui all'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, ivi inclusi quelli nei settori speciali, di cui al titolo VI, capo I, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nonché quelli in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore della presente disposizione."»

16.0.10

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 8, comma 4, lettera b), del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo le parole "maggiori costi", sono aggiunte le seguenti: "nonché i maggiori oneri, diretti ed indiretti,";

b) dopo le parole "il rimborso", le parole "rimborso di detti oneri" sono sostituite dalle seguenti: "rimborso di detti costi".»

16.0.11

MALLEGNI, PAROLI, BARACHINI, BARBONI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 16.1.

1. All'articolo 51, comma 1, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, con modificazioni dalla L. 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il punto 1), sono inseriti i seguenti punti:

"1-*bis*) al comma 1, le parole "di importo pari o superiore alle soglie di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50", sono soppresse;

1-*ter*) al comma 1, dopo le parole "con i compiti previsti dall'articolo 5", le parole "e con funzioni di assistenza per la" sono sostituite con le seguenti: "nonché quelli di"»;

b) dopo il punto 3) è inserito in seguente punto:

"3-*bis*) il comma 4 è soppresso"».
