



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

**ASSEMBLEA**

375<sup>a</sup> seduta pubblica

giovedì 4 novembre 2021

Presidenza del vice presidente La Russa,

indi del vice presidente Calderoli

e del vice presidente Taverna

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> .....	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) ....</i>	63
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) .....</i>	149

## INDICE

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....5

## DISEGNI DI LEGGE

## Seguito della discussione e approvazione:

(2437) *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 (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)*

## Discussione e approvazione della questione di fiducia:

PRESIDENTE.....5, 6  
D'INCA', ministro per i rapporti con il Parlamento.....6

## ORGANIZZAZIONE DELLA DISCUSSIONE DELLA QUESTIONE DI FIDUCIA

PRESIDENTE.....6

## SUL 100° ANNIVERSARIO DELLA SEPOLTURA DELLA SALMA DEL MILITE IGNOTO

PRESIDENTE.....11, 14  
LA RUSSA (Fdl).....7  
LANZI (M5S).....8  
CANDURA (L-SP-PSd'Az).....9  
PINOTTI (PD).....10  
GARAVINI (IV-PSI).....11  
AIMI (FIBP-UDC).....12  
LANIECE (Aut (SVP-PATT, UV)).....13

## DISEGNI DI LEGGE

## Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2437 e della questione di fiducia:

PRESIDENTE.....14, 24  
ROMEO (L-SP-PSd'Az).....14  
DE BERTOLDI (Fdl).....15  
DE FALCO (Misto).....16, 42  
DRAGO (Fdl).....17  
ZAFFINI (Fdl).....19  
MALAN (Fdl).....20  
NUGNES (Misto).....23  
STEGER (Aut (SVP-PATT, UV)).....24  
CARBONE (IV-PSI).....26  
RUSPANDINI (Fdl).....28  
MARGIOTTA (PD).....30  
ERRANI (Misto-LeU-Eco).....32  
PAROLI (FIBP-UDC).....34

CORTI (L-SP-PSd'Az).....36  
DI GIROLAMO (M5S).....39  
Votazione nominale con appello.....43

## INTERROGAZIONI

## Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento:

## (3-02911) - Sull'attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia:

PRESIDENTE.....44  
STEFANO (PD).....44, 46  
PATUANELLI, ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.....45

## (3-02914) - Sulle campagne internazionali contro il consumo di carne e sul sostegno al settore della zootecnia:

PRESIDENTE.....46  
BERGESIO (L-SP-PSd'Az).....46  
PATUANELLI, ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.....47  
VALLARDI (L-SP-PSd'Az).....48

## (3-02906) - Sulla carenza e il rincaro delle materie prime in Italia:

PRESIDENTE.....49  
GRIMANI (IV-PSI).....49, 51  
GIORGETTI, ministro dello sviluppo economico.....50

## (3-02912) - Sulle prospettive della compagnia aerea di bandiera:

PRESIDENTE.....52  
MALAN (Fdl).....52, 53  
GIORGETTI, ministro dello sviluppo economico.....53

## (3-02886) - Sulle incongruenze nell'acquisizione e fornitura dei pasti per i detenuti:

PRESIDENTE.....54  
CORRADO (Misto-l'A.c'è-LPC).....54, 56  
CARTABIA, ministro della giustizia.....55

## (3-02915) - Sullo stato giuridico dei magistrati onorari:

PRESIDENTE.....57  
MODENA (FIBP-UDC).....57, 58  
CARTABIA, ministro della giustizia.....57

## (3-02913) - Sulle attuali criticità del sistema carcerario italiano:

PRESIDENTE.....59, 61  
PIARULLI (M5S).....59, 61  
CARTABIA, ministro della giustizia.....60

## INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: Fdl; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA-CAMBIAMO!-EUROPEISTI: Misto-I-C-EU; Misto-Italexit-Partito Valore Umano: Misto-I-PUV; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-l'Alternativa c'è-Lista del Popolo per la Costituzione: Misto-l'A.c'è-LPC; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-Movimento associativo italiani all'estero: Misto-MAIE; Misto+Europa - Azione: Misto+Eu-Az; Misto-Potere al Popolo: Misto-PaP.

PUGLIA (M5S) .....	61
<b>ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 9 NOVEMBRE 2021</b> .....	62
<i>ALLEGATO A</i>	
<b>DISEGNO DI LEGGE N. 2437</b>	
Articolo 1 del disegno di legge di conversione e Allegato recante le modificazioni apportate al decreto-legge .....	63
Articoli da 1 a 17 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati .....	63
<b>INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 151-BIS, DEL REGOLAMENTO</b> .....	
Interrogazione sull'attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia .....	136
Interrogazione sulle campagne internazionali contro il consumo di carne e sul sostegno al settore della zootecnia .....	138
Interrogazione sulla carenza e il rincaro delle materie prime in Italia .....	139
Interrogazione sulle prospettive della compagnia aerea di bandiera .....	140
Interrogazione sulle incongruenze nell'acquisizione e fornitura dei pasti per i detenuti .....	143
Interrogazione sullo stato giuridico dei magistrati onorari .....	145
Interrogazione sulle attuali criticità del sistema carcerario italiano .....	146
<i>ALLEGATO B</i>	
<b>PARERI</b>	
Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2437 e sui relativi emendamenti .....	149

**INTERVENTI**

Integrazione all'intervento del senatore Lanzi sul 100° anniversario della sepoltura della salma del Milite Ignoto .....	149
--	-----

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA** .....

151
-----

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> .....	159
---------------------------------	-----

**DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione .....	159
Presentazione del testo degli articoli .....	160

**GOVERNO**

Trasmissione di atti per il parere. Deferimento .....	160
Trasmissione di documenti .....	161
Trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento .....	161

**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti .....	162
Trasmissione di documentazione. Deferimento .....	162

**MOZIONI E INTERROGAZIONI**

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni .....	163
Mozioni .....	163
Interrogazioni .....	166
Interrogazioni da svolgere in Commissione .....	183
Ritiro di firme da interrogazioni .....	184
Ritiro .....	184

<i>AVVISO DI RETTIFICA</i> .....	185
----------------------------------	-----

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente LA RUSSA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,36*).

Si dia lettura del processo verbale.

MONTEVECCHI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

### **Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:**

**(2437) 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 (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale) (ore 10,42)**

### **Discussione e approvazione della questione di fiducia**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2437, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta di ieri il relatore ha svolto la relazione orale e ha avuto luogo la discussione generale.

La Presidenza dichiara inammissibili gli emendamenti 1.20 e 8.0.1 e improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge gli emendamenti 1-ter.0.2, 1-ter.0.3, 1-ter.0.4, 4.2, 4.4, 5.0.3, 16.0.3, 16.0.7 e 16.0.9.

Ha chiesto di intervenire il ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole D'Incà. Ne ha facoltà.

D'INCÀ, *ministro per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, onorevoli senatori, a nome del Governo, autorizzato dal Consiglio dei ministri, pongo la questione di fiducia sull'approvazione, senza emendamenti né articoli aggiuntivi, dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, 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, nel testo della Commissione identico a quello approvato dalla Camera dei deputati. (*Commenti. Applausi ironici*).

PRESIDENTE. Colleghe, si è capito che è un applauso non proprio elogiativo.

La Presidenza prende atto della posizione della questione di fiducia sull'approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121, nel testo identico a quello approvato dalla Camera dei deputati.

Era prevista la commemorazione della ricorrenza dell'arrivo a Roma del Milite Ignoto partito da Aquileia cento anni fa, ma, com'è noto, il Regolamento impone, subito dopo l'apposizione della fiducia, un silenzio tombale in Aula, per cui non posso neanche dare la parola al Presidente del Gruppo Fratelli d'Italia sull'ordine dei lavori. Alla ripresa dei lavori, dopo la Conferenza dei Capigruppo che è immediatamente convocata, darò comunque la parola a chi la chiederà sull'ordine dei lavori e troveremo anche il tempo per la commemorazione. Presidente Ciriani, le chiedo perdono per non poterle dare la parola, ma la sua contrarietà all'apposizione della fiducia è così evidente dall'applauso che forse ogni parola sarebbe superflua.

La seduta è sospesa.

(*La seduta, sospesa alle ore 10,45, è ripresa alle ore 11,09*).

### **Presidenza del vice presidente CALDEROLI**

#### **Organizzazione della discussione della questione di fiducia**

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo ha proceduto all'organizzazione della discussione della questione di fiducia posta dal Governo sul disegno di legge di conversione del decreto-legge in materia di infrastrutture e mobilità sostenibili, nel testo approvato dalla Camera dei deputati.

La discussione sulla fiducia, per la quale è stata attribuita un'ora in base a specifiche richieste dei Gruppi, avrà inizio al termine della commemorazione sul 100° anniversario della traslazione del Milite Ignoto. Seguiranno le dichiarazioni di voto e la chiama.

### **Sul 100° anniversario della sepoltura della salma del Milite Ignoto**

LA RUSSA (*FdI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LA RUSSA (*FdI*). Signor Presidente, non intervengo sull'apposizione della questione di fiducia, perché è un tema che affronteremo dopo e che appartiene alla polemica politica, anche molto giustificata a mio avviso.

Il mio intervento è invece riferito a una ricorrenza che dovrebbe unire tutti.

Mi spiace, visto che è stato preannunziato nella riunione dei Capi-gruppo, vedere largamente assenti molti parlamentari, soprattutto dell'emiciclo opposto al nostro.

La ricorrenza a cui faccio riferimento è il centenario dell'arrivo a Roma della salma del Milite Ignoto. Il 28 ottobre di cento anni fa, nella basilica di Aquileia, vennero allineate 11 bare identiche, posizionate in maniera che non fosse possibile identificare la provenienza dei soldati che vi erano custoditi, soldati caduti nei luoghi simbolo nella Prima guerra mondiale, dove i nostri militari, contro un esercito che allora era il più forte del mondo, quello austro-ungarico, si erano distinti per valore, abnegazione e sacrificio fino alla morte, per ridare unità alla nostra Patria, per completare quel Risorgimento a cui tanti italiani avevano anelato. Era stato il governo Giolitti negli ultimi giorni della sua vita, prima che cadesse per una maggioranza troppo risicata, a deliberare, sempre nel 1921, che la salma di un soldato ignoto venisse custodita e sepolta sotto la dea Roma, in quello che da quel momento in poi si chiamerà l'Altare della Patria, che è il Vittoriano.

Torniamo a quel 28 ottobre. Una madre, simbolo delle madri di tanti caduti, noti e soprattutto ignoti, che avevano dato la vita nelle trincee, ma anche nel mare e nei luoghi di battaglia, Maria Bergamas, sfilò davanti a quelle 11 bare, di cui non conosceva neanche la provenienza, certamente non il nome dei soldati caduti, e si fermò senza indecisioni di fronte a una di esse: fu quella la bara prescelta, una bara in metallo con all'interno il corpo di un soldato e all'esterno un elmetto, una bandiera tricolore e un fucile. Venne apposta su un affusto di cannone, tuttora custodito nel museo, e su un treno iniziò una marcia lenta e silenziosa che l'avrebbe portata fino a Roma. In quell'Italia dolente ma vittoriosa si manifestò qualcosa di mai più visto nella storia italiana: lungo il percorso di quel treno migliaia e migliaia di persone si accostarono ai binari in ginocchio, riconoscendo a quel Milite Ignoto gli onori che tutta l'Italia doveva e deve a chi si immolò per la Patria, per l'indipendenza, per la libertà e per l'unità della nostra Nazione.

Maria Bergamas aveva un figlio, si chiamava Antonio; era caduto, era stato sepolto, ma poi, nel cimitero dove era stato sepolto, c'era stato un bombardamento, quindi era diventato impossibile riconoscere i singoli corpi.

Maria Bergamas si accostò anche alle altre bare, che furono e sono tutt'ora sepolte nel cimitero vicino alla Basilica di Aquileia, ma la salma del Milite Ignoto che fu conservata con amore nel punto cruciale del Vittoriano, Altare della Patria, ancora oggi rappresenta o dovrebbe rappresentare quell'amore dell'Italia per i propri figli, per la propria storia, per la propria cultura, per la propria libertà, per la propria indipendenza, per la propria sovranità.

Al Milite Ignoto, Presidente, agli uomini e alle donne con le stellette che ancora oggi onorano la nostra Nazione, e che a mio avviso sono la migliore gioventù di questa Italia, va il nostro perdurante, totale amore e riconoscimento. (*Applausi*).

LANZI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZI (*M5S*). Signor Presidente, ho apprezzato molto l'intervento del senatore La Russa, specialmente per i toni (di solito è più focoso), magari è la ricorrenza di oggi. Faccio presente che, però, quando parla di assenza nell'emiciclo, forse non ha guardato davanti ai suoi banchi: saranno tutti fuori davanti al televisore; comunque sia, andiamo avanti.

Oggi, 4 novembre, celebriamo il Milite Ignoto: un'espressione coniata in seguito al Primo conflitto mondiale per individuare tutti coloro che persero la vita in guerra senza mai essere identificati; la forma più solenne per indicare il sacrificio e la massima dedizione per il proprio Paese. Un passaggio fondamentale della nostra storia, lasciato in eredità a tutti noi e che rimarrà eterno anche per le future generazioni.

Oggi sono passati cent'anni dal momento in cui si decise simbolicamente di tumulare al Vittoriano di Roma i resti di uno dei tanti, troppi nostri soldati caduti al fronte.

Le spoglie del soldato privo di nome furono messe in cammino su un treno speciale, che prevedeva una sosta di qualche minuto in oltre 100 stazioni d'Italia. Un'iniziativa che suscitò grande commozione tra le folle, che si inginocchiavano al passaggio del treno immedesimandosi nel dolore straziante di un figlio o di una madre, riuscendo a unire l'intero Paese. Un messaggio di unità quanto mai attuale che resta scolpito nella nostra storia, immutato dinanzi al passare del tempo.

Oggi, rispetto a un secolo fa, trovo molte similitudini: anche oggi, come allora, siamo di fronte a un'Italia da ricostruire, dopo aver superato un periodo terribile. Il Covid, infatti, può senz'altro essere paragonato a una guerra per il numero di vittime che in Italia ha recentemente superato la cifra di 132.000. Anche ai loro più cari affetti voglio dedicare oggi un commosso pensiero.

Riguardo alla celebrazione odierna ritengo essenziale che vengano create molte più occasioni, soprattutto dedicate ai nostri giovani, per ricordare

il passato più recente del nostro Paese; in primo luogo nelle scuole, dove ritengo sia fondamentale insegnare a tenere viva la memoria, perché oggi siamo ciò che siamo stati e domani saremo ciò che oggi siamo.

Concludo, ricordando con estrema umiltà un nostro collega che nel 1950 fece parte - anche se per un brevissimo periodo - della prima legislatura: Carlo Alberto Salustri, il grande Trilussa, nominato senatore a vita dal presidente Luigi Einaudi.

Con amara e macabra ironia, il poeta romano si definì senatore in morte; da tempo malato, mancò venti giorni dopo la nomina.

Nel 1915 Trilussa compose «Fra cent'anni», e nella giornata di oggi, nel ricordo dei caduti e del Milite Ignoto, vale la pena andare a riscoprire quel testo e a goderselo tutto. Un testo che allego al mio intervento in modo che possa essere recepito nel Resoconto stenografico.

Ai nostri caduti, noti e ignoti, vada la nostra riconoscenza e il loro sacrificio sia ricordato per sempre! (*Applausi*).

CANDURA (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANDURA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, oggi si celebra la festa delle nostre Forze armate: sono passati esattamente centotré anni dall'entrata in vigore dell'armistizio di Villa Giusti che pose fine alla Prima guerra mondiale, sancendo la nostra vittoria, mentre cento sono gli anni dalla tumulazione nel 1921 presso il Vittoriano del Milite Ignoto.

Il ricordo di questo soldato caduto, anonimo e silenzioso, ci impone alcune riflessioni.

La prima riflessione è quella sul sacrificio supremo della vita che chiediamo ai membri delle nostre Forze armate e che diamo per scontato forse un po' troppo spesso. Al Milite Ignoto abbiamo chiesto qualcosa di più: quella che Clausewitz chiamava «la nebbia della guerra», l'imprevedibilità ha portato via il nome e il volto di quel soldato. Il nostro dovere quindi di ricordare i caduti, che è l'unico modo concesso ai mortali per tenere in vita chi, come dicono gli alpini, è andato avanti, per il Milite Ignoto è negato, perché non c'è un nome e non c'è un volto. C'è dunque un sacrificio assoluto, quello della perdita della memoria, ma non un sacrificio per il Paese: non è il sacrificio per montagne, laghi e fiumi. Bisogna usare un vocabolario diverso perché è una sostanza diversa.

Ci si sacrifica per la propria famiglia, per la propria comunità, per la propria storia, per le proprie tradizioni, per i propri valori (*Applausi*), per la propria fede religiosa. Sinteticamente terra dei padri, Patria, ha questo significato ed è quello che noi chiediamo. Chiediamo, appunto, di ricordare il sacrificio per la Patria, un sacrificio che chiede a tutti noi - e faccio un'ultima riflessione - soprattutto a noi come istituzione, non semplicemente il ricordo.

Celebrare e commemorare sono parole molto importanti, ma assomigliano a chiacchiere vuote, se non ci sono i fatti. Quando dunque in Commissione o in Assemblea, per rimanere nel concreto, parliamo di Difesa e di Forze armate - come sapete, colleghe e colleghi, non siamo in un mondo pacifico e

nessuna libertà è scontata - ricordiamoci concretamente di proteggere lo scudo e la spada delle nostre libertà, del nostro vivere, della nostra identità: le Forze armate. E come possiamo farlo? Non solo con le parole, ma anche con i fatti, i provvedimenti e gli stanziamenti.

Invito dunque tutti noi a difendere chi ci difende, a difendere chi protegge quei valori che a parole qui tutti condividiamo.

Voglio quindi ricordare oggi e ringraziare tutti i caduti, non solo quelli delle guerre d'indipendenza o delle guerre del XX secolo, ma anche di quelle della contemporaneità, della nostra Repubblica, da quella del Congo negli anni '60 a quelle in Libano negli anni '80, in Somalia negli anni '90 e in Iraq e Afghanistan nel XXI secolo. (*Applausi*).

L'invito è soprattutto a noi: sosteniamo concretamente le Forze armate e parliamo serenamente di stanziamenti per la Difesa, che non vuol dire stanziamenti per le Forze armate, ma stanziamenti a difesa dei nostri valori. È questo il senso del sacrificio del Milite Ignoto, almeno nella mia visione. (*Applausi*).

#### **Presidenza del vice presidente LA RUSSA (ore 11,24)**

PINOTTI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINOTTI (*PD*). Signor Presidente, la ringrazio per le parole che ho ascoltato da lei poco fa nel suo ruolo di senatore di Fratelli d'Italia. Il suo Gruppo ha chiesto questa commemorazione, che ritengo importante. Come Partito Democratico avevamo un'importante riunione, che è ancora in corso: questo è il motivo per cui, essendo stata decisa questa commemorazione all'ultimo momento, i miei colleghi di Gruppo si stanno ancora avvicinando. Io sono corsa in Aula perché non volevo e non potevo mancare a questo momento.

Stiamo ricordando oggi, 4 novembre, giornata di festa delle Forze armate e di celebrazione dell'unità nazionale, i cento anni da quel percorso così doloroso, ma così importante per l'Italia di quel tempo, che fece quel treno, percorrendo tutto il Paese con decine, centinaia di migliaia di persone che in ogni stazione si inchinavano di fronte ad esso.

Non è stato semplice decidere come fare quella commemorazione: si trattava di decidere a chi spettasse, ad esempio, la scelta della salma. Non tutte le Nazioni hanno scelto una madre; anzi, solo l'Italia ha scelto una madre. Ci furono Nazioni che scelsero un generale, altre scelsero un militare decorato al valor militare e credo che qualcuna scelse un orfano. L'Italia, che fece una commissione per decidere come dare il massimo onore e a chi spettasse quella scelta, scelse una madre, che, con lo strazio nel cuore per la perdita del suo figlio amatissimo, tremante dal dolore di fronte a quelle bare ma con determinazione scelse quella che doveva essere la bara del soldato sconosciuto, ignoto, ma che rappresentava tutti i morti di quella guerra, soprattutto quelli rimasti senza nome. E voi sapete quanto è ancora più grande il dolore di chi non può neanche piangere sulla tomba di chi non c'è più.

Il momento fu intensissimo. Nelle stazioni, come dicevamo, al passaggio di questo treno tutte le persone si inchinavano; ognuno arrivava con un mazzo di fiori, con un ricordo, e ciascuno in quel momento non ricordava solo il dolore collettivo, ma anche il dolore di ogni singola famiglia, di ogni singola persona, i cari persi, i lutti, le ferite di chi era tornato dalla guerra ma non poteva più svolgere le proprie mansioni. È stata una guerra che ha avuto dimensioni terribili di tragedia, e di tragedia di popolo; non c'era mai stato prima della Prima guerra mondiale un momento in cui si trovasse davvero tutto il popolo coinvolto in un conflitto, con quella terribile guerra di trincea, con quegli assalti che poi tornavano indietro, con quelle morti continue e quei valorosissimi che si buttavano fuori dalla trincea e, pur sapendo che avevano di fronte chi stava sparando, seguivano l'ordine e andavano avanti.

Quel momento di dolore collettivo è stato un collante importante per il nostro Paese; è stato fondamentale riconoscere il sacrificio dei nostri eroi in armi e farlo diventare un momento di pianto collettivo, ma anche di identità nazionale.

È molto bello che, in occasione di questo centenario, la Presidenza della Repubblica, con la collaborazione del Ministero della difesa, abbia organizzato tante manifestazioni per ricordare questo momento. È stata fatta una rievocazione storica; il treno è stato ricostruito per come era - ovviamente con l'aiuto delle Ferrovie dello Stato - ed ha ripercorso quelle tappe riportando la memoria di quanto avvenuto. Il 2 novembre è stata celebrata una messa in cui la corona è stata benedetta, a ricordo di tutti i militari morti nell'esercizio del dovere, e questa corona è stata portata dal Presidente della Repubblica a Redipuglia in una cerimonia solenne e intensissima, di fronte a quel monumento così imponente, così grigio, memore di quelle tragedie e di quei morti.

Penso sia importante anche qui, nel luogo alto della rappresentanza parlamentare, fare memoria di questo, perché fare memoria è sempre fondamentale: non esiste un futuro se non hai radici nel passato, e la storia è qualcosa di fondamentale per capire anche dove andare.

Insieme a questo, ricordiamo oggi, 4 novembre, le nostre Forze armate. Come dice l'articolo 52 della nostra Costituzione, la difesa della Patria è un sacro dovere e le nostre Forze armate giurano sulla Repubblica, sulla Costituzione e sulle sue leggi; sono quindi un patrimonio importantissimo di cui andare orgogliosi, un patrimonio di tutta l'Italia e di tutte le forze parlamentari. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Grazie, senatrice Pinotti. L'ho ascoltata con molta attenzione, perché so che le sue parole vengono dal cuore.

GARAVINI (*IV-PSI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARAVINI (*IV-PSI*). Signor Presidente, anche io, a nome di Italia Viva, voglio esprimere un profondo ringraziamento per il fatto che oggi, in quest'Aula, ci uniamo alla commemorazione, nella giornata delle Forze armate, del centenario della istituzione del Milite Ignoto. Credo si debba dare

atto del fatto che con esso si creò uno strumento attraverso il quale consentire una sorta di elaborazione del lutto all'intero Paese; un Paese che aveva subito, nel corso della Prima guerra mondiale, la perdita di ben un milione e 240.000 giovani uomini (questo è il numero stimato delle vittime), oltre 200.000 dei quali rimasero senza nome, tali da non poter essere identificati. Quindi oltre 200.000 famiglie rimasero con figli deceduti senza la certezza che i cadaveri fossero dei loro stessi congiunti.

Credo che con l'istituzione di questa figura simbolica - un Milite Ignoto che addirittura venne portato a Roma con il treno storico che oggi viene utilizzato nuovamente per ripetere quel percorso, attraverso quelle tante tappe in località anche minori del nostro Paese - si riuscì a dare alle famiglie la possibilità di avere in qualche modo un referente, uno strumento di compassione e di conforto.

Al di là del fatto che già all'epoca si cercò di fare anche una narrazione - purtroppo - propagandistica di quella vicenda, credo che non si debba assolutamente avere elementi di contrarietà o di critica; penso invece si debba essere tutti compatti, uniti e corali, proprio per testimoniare l'importanza di dare concretezza all'immagine di un dolore che coinvolse allora così tante famiglie e che, ancora oggi, ci vede uniti nel ricordo, tra l'altro, di giovani che erano spesso anche espressione dei ceti più poveri, più semplici.

È un momento in cui il Paese è unito, oggi anche a testimonianza della gratitudine da parte della cittadinanza e del Paese nei confronti delle donne e degli uomini delle Forze armate.

A maggior ragione, quindi, oggi, ancora una volta, dal nostro Senato parte una voce di grande riconoscimento del lavoro, del sacrificio e dell'impegno che donne e uomini delle nostre Forze armate, anche in nome di quel Milite Ignoto che rappresenta i tanti caduti della Prima guerra mondiale, ci consentono di portare unitariamente, per far sentire anche la voce delle Istituzioni. (*Applausi*).

AIMI (*FIBP-UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AIMI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, ringrazio il Governo per la presenza. Colleghi, nella famiglia di ciascuno di noi c'è una storia - a volte più storie - di ragazzi partiti per il fronte. Ricordo l'ultima classe chiamata al fronte che indossò quella divisa, la divisa italiana, e portò con onore le armi: la classe del 1899. Erano ragazzini e, come è stato ricordato in quest'Aula, arrivavano dalle parti più disparate della nostra Patria ed erano perlopiù provenienti da famiglie estremamente umili.

Persone che lavoravano la terra, chiamate al fronte per difendere, come si diceva allora, i sacri confini della Patria. Una parola che oggi risulta, forse, *demodé*, ma non dobbiamo pensare che quella tragedia appartenga solo a quell'epoca, perché altri conflitti, purtroppo, stanno infettando il Pianeta. È smentito quello che diceva Francis Fukuyama, qualche anno fa, in un suo non

dimenticato libro, «La fine della storia»: la storia non finisce; la storia, purtroppo, tragicamente continua, con le sue aberrazioni e con le sue tragedie, e bisogna essere pronti anche a questi eventi.

Per questo dobbiamo ricordare, con sentimento di estrema e forte gratitudine, non solamente la data del 4 novembre, la festa delle Forze armate, ma i cento anni del Milite Ignoto, che li rappresenta tutti, i caduti di quella terribile guerra civile europea. Forse vincemmo quella guerra, ma perdendo la pace, perché la Seconda guerra mondiale non fu altro che la prosecuzione, tragica, della Prima guerra mondiale

Ho ricordato all'inizio che nella storia di ciascuno di noi, a volte, emergono i vecchi ricordi, impacchettati con un fiocco: a me è capitato di trovare vecchie fotografie. Dei miei nonni, uno era capitano di cavalleria dell'armata austro-ungarica, così come uno zio è morto sul Carso sempre con l'armata austro-ungarica. La sua è una storia tenerissima. Aveva diciassette anni, era al fronte e aveva conquistato, dopo tanti mesi di prima linea, una licenza. Stava per tornare a casa, a Bolzano. Sentì che il suo reparto era attaccato: tornò su per difendere i suoi commilitoni e perse la vita.

Mio nonno paterno, invece, era capitano medico nella Prima guerra mondiale. Quindi, sono cresciuto con due diverse identità, se vogliamo, ma in realtà è un'identità unica, perché quella tragedia colpì veramente tutta l'Europa in maniera estremamente forte.

Oggi, il ricordo del Milite Ignoto in ogni città, con il suo passaggio e la traslazione da Aquileia a Roma, è, secondo me, un atto dovuto, un omaggio che noi dobbiamo rendere a quei giovani, che avranno per sempre sedici, diciassette, venti anni.

Momenti difficili per le madri, quando arrivava il telegramma che annunciava una morte. Quindi, un sentimento che non è solo patriottico. Non c'è solo la Patria, ma, almeno in me, c'è anche la "matria". È un concetto che gli storici stanno evidenziando. Forse appartiene alle piccole identità, che sono, però, anche le identità vere. È nostro dovere, quindi, con la solennità che si deve loro, ricordare oggi tutte le vittime di quei giorni.

C'è una frase che mi ha colpito e che ricorda mirabilmente quel tempo. Si riferisce ad un soldato, che dice: dietro di me sono tutti fratelli, anche se non li vedo e non li conosco bene. Cerchiamo di onorare questa data, con quel sentimento vero che appartiene a tutti coloro che si sentono debitori nei confronti di questa generazione che pagò un tributo altissimo alla libertà e alla pace. (*Applausi*).

LANIECE (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANIECE (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Signor Presidente, ringrazio chi ha voluto mettere all'ordine del giorno questo punto importante del ricordo della traslazione del Milite Ignoto all'Altare della Patria. Il mio sarà un breve intervento, visto che non posso che ritrovarmi con tutto ciò che è stato detto finora dai colleghi sull'importanza di questo momento, che va sicuramente colto per ritrovarsi intorno ad un simbolo forte dell'unità di questo Paese.

Sono intervenuto perché il Gruppo per le Autonomie è tipicamente un Gruppo nel quale potrebbe apparire più tiepido il cosiddetto amor di Patria verso lo Stato centrale, ma non è così. Noi abbiamo sempre cercato di far capire che teniamo alle nostre differenze e particolarità, ma credo che sia importante ritrovarsi, anche da parte nostra, intorno a questi simboli forti.

Intervengo soprattutto per ricordare come la Valle d'Aosta, che rappresento, è stata sede del IV Reggimento alpini del battaglione Aosta e questo reparto fu, nella Prima guerra mondiale, l'unico battaglione alpino decorato con la medaglia d'oro al valor militare, decorazione che fu data alla bandiera di guerra del IV Reggimento alpini semplicemente perché fu uno dei battaglioni più decimati. Quindi, essere decorati con la medaglia d'oro voleva dire aver subito tantissime perdite, la morte di tantissimi ragazzi. Anche in Val d'Aosta, che è la mia Regione, se si vanno a vedere le lapidi in tutti i Comuni si trova un numero incredibile di giovani che hanno perso la vita in quel conflitto mondiale.

Anche noi, quindi, ci ritroviamo in questo momento a ricordare questo episodio, soprattutto come monito eterno ai giovani a ripudiare tutte le guerre e per ricordare che dall'altra parte se oggi abbiamo la pace è perché tanti anni fa i nostri nonni e i nostri bisnonni si sono sacrificati fino alla morte. (*Applausi*).

PRESIDENTE. (*Il Presidente si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Credo che al termine degli interventi che hanno voluto ricordare il centenario dell'arrivo del Milite Ignoto a Roma, sia giusto, come ha fatto la Camera dei deputati, dedicare al Milite Ignoto, ma anche a tutti i caduti della Prima guerra mondiale, anzi ai caduti di tutte le guerre, senza distinzione di divisa, di colore, di Nazione, un minuto di silenzio. (*L'Assemblea osserva un minuto di silenzio*). (*Applausi*).

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2437 e della questione di fiducia (ore 11,44)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulla questione di fiducia.

È iscritto a parlare il senatore Romeo. Ne ha facoltà.

ROMEO (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, prendiamo atto che il Governo ha posto per l'ennesima volta la fiducia su un provvedimento. Prendiamo atto, ma non siamo d'accordo sul fatto che si continui su questa strada, soprattutto con il ricorso a tale strumento, anche quando, nei vari provvedimenti, gli emendamenti sono davvero pochi (in questo caso trenta), e dovrebbero essere votati in poco tempo. È vero che c'era la richiesta di un voto segreto, ma il Parlamento è questo, signori: ci sono i voti, ci sono i voti segreti, ci sono i Regolamenti, questa è la democrazia. (*Applausi*).

Continuare sulla strada di mettere sempre la fiducia su tutti i provvedimenti equivale a dare la sensazione di volere sostanzialmente evitare il Parlamento, che è composto dai rappresentanti del popolo, come se diventasse

una sorta di fastidio andare in Parlamento ad affrontare le varie tematiche. Questa non la reputiamo essere una cosa giusta e corretta. In certi casi, di fronte a numerosi emendamenti e a un certo tipo di ostruzionismo, può essere anche giustificato; ma il ricorso a uno strumento del genere su tutti i provvedimenti non lo riteniamo utile.

Noi ci facciamo una domanda: dove ci porterà questo continuo voler esautorare il Parlamento? Guardate che l'insofferenza non è solo della Lega, che magari non è capace di nascondere certe cose, perché, forse per estrema trasparenza, noi non abbiamo assolutamente paura di dire quello che pensiamo. L'insofferenza è in tutti i Gruppi politici. Ripeto, in tutti i Gruppi politici. (*Applausi*). Allora noi facciamo una considerazione: in previsione dell'elezione del Presidente della Repubblica, continuare ad alimentare questa insofferenza non ci sembra una buona strategia e non ci sembra una buona mossa. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Bertoldi. Ne ha facoltà.

DE BERTOLDI (*FdI*). Signor Presidente, mi collego al ragionamento svolto dal capogruppo della Lega Romeo, che apprezzo e condivido; naturalmente avrei piacere che ne traeste anche le conseguenze da questo assurdo ricorso al voto di fiducia. Signor Presidente, io sono uno di coloro che orgogliosamente e fieramente ha contribuito ad affossare il disegno di legge Zan la scorsa settimana e per questo sono stato anche pesantemente minacciato, tanto da dover presentare denuncia alla Polizia postale.

Bene, oggi cosa succede? Nel momento in cui noi fieramente abbiamo bloccato quel disegno di legge, nel momento in cui noi abbiamo fieramente impedito che si arrivasse a un diritto penale dello stato d'animo interiore, come detto chiaramente dal nostro capogruppo in Commissione giustizia Balboni, dopo che abbiamo bloccato quel disegno di legge, ci ritroviamo - badate bene, i cittadini lo devono sapere - di fronte a quegli stessi temi, contenuti in un decreto-legge che si chiama infrastrutture e trasporti. Quindi il Governo Draghi si rende complice di andare contro la volontà del Parlamento, espressa in modo chiaro la scorsa settimana, facendo entrare dalla finestra quello che è stato fatto uscire o al quale era stato impedito di entrare dalla porta.

Signor Presidente, noi ci chiediamo come sia possibile che tra le modifiche apportate dalla Camera il comma 4-*bis* introdotto all'articolo 1 preveda il divieto della pubblicità con messaggi sessisti, con stereotipi di genere o con messaggi discriminatori in riferimento all'orientamento sessuale. In sostanza, una mamma che accudisce il bambino potrebbe essere ritenuta uno stereotipo di genere e potrebbe esserne impedita la rappresentazione. Ma, signori, prima di tutto andiamo contro la volontà del Parlamento già espressa e, secondariamente, questo è un decreto-legge che riguarda i trasporti. La Presidenza del Senato più volte ha dichiarato inammissibili degli emendamenti su tematiche molto precise, mentre alla Camera è stato approvato un emendamento, che pertanto entrerà a far parte di un testo di legge, che prevede espressamente temi che nulla hanno a che fare con i trasporti e le infrastrutture. Magari il comma 4-*bis* - lo dico a chi ha presentato quell'emendamento

alla Camera - poteva prevedere una norma che non facesse arricchire qualche famiglia italiana sulla vicenda delle autostrade. Altro che riprodurre il disegno di legge Zan in un decreto trasporti! (*Applausi*).

Allora, signor Presidente, chiediamo al Governo Draghi di non essere complice di queste cose; chiediamo ai partiti del centrodestra, a coloro che hanno osteggiato e impedito una legge vergognosa - e lo ribadisco - qual era il disegno di legge Zan, che non difendeva alcun diritto civile, ma creava discriminazione in chi la pensava diversamente, di avere il coraggio di dire basta a questo ricorso indiscriminato al voto di fiducia. Basta prendere in giro il Parlamento! Erano 30 emendamenti e nemmeno quelli avete voluto affrontare in Parlamento!

Presidente Draghi, questa rimane comunque una Repubblica parlamentare. Non so se qualcuno ha in mente di farla diventare Presidente della Repubblica mantenendo anche il ruolo di Presidente del Consiglio, io però per ora la invito a ricordarsi che il Parlamento ha delle prerogative a cui non intendiamo abdicare, e che Fratelli d'Italia rimarrà ferma nel difendere il Parlamento, le sue prerogative e la libertà degli italiani contro ogni autoritarismo che non accettiamo e non accetteremo mai. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Falco. Ne ha facoltà.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, in primo luogo voglio anch'io nel mio piccolo onorare il 4 novembre, giorno delle Forze armate.

Ho chiesto di intervenire sulla fiducia perché voglio far presente non tanto ai pochi colleghi che sostanzialmente stanno pensando ai fatti propri, ma perché possa rimanere agli atti del Parlamento che alla fine anche su questo provvedimento si è posta la fiducia. Fin qui nulla di nuovo, ma in questo provvedimento c'è qualcosa di particolare. Si sta affermando, infatti, un principio devastante in ordine alla formazione delle leggi. Colleghi, si sta dicendo che alcune norme di questo provvedimento devono essere convertite in legge con la fiducia perché e benché gli atti presupposti siano secretati. Presidente, mi riferisco all'articolo 7 del decreto infrastrutture. Tale articolo fa un richiamo a una decisione della Commissione europea che la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica hanno chiesto di leggere. Il Governo alla 8ª Commissione del Senato ha risposto tramite il proprio Sottosegretario ai trasporti che il Parlamento non può vedere e non può conoscere quell'atto. Colleghi, stiamo trasformando in legge un atto sulla base di un presupposto che non possiamo conoscere.

L'articolo 7 nel merito non è innocente. Con esso si compie, infatti, l'aggravamento dell'articolo 2112 del codice civile. Si dice sostanzialmente che, anche quando si vende un'azienda, i lavoratori non passano all'imprenditore cessionario se questa vendita d'azienda la chiamiamo diversamente, ovvero la chiamiamo vendita di parti, vendita di compendio, vendita di parti del compendio. In sostanza, fingiamo che sia la vendita di parti e non di un'azienda e, quindi, evitiamo che passi anche il contratto del lavoratore dipendente dell'azienda.

Sembra poco o inutile, ma in questa maniera si mortifica totalmente il diritto del lavoratore; si annullano le relazioni sindacali. Questo è un paradigma che stanno inserendo nel nostro ordinamento attraverso una nota che traduce in legge un atto segreto. È ignobile; è una violazione della Costituzione nella formazione della legge ed è una violazione dei diritti fondamentali del lavoratore in essere.

È un paradigma che si crea e che si estenderà domani al ramo di azienda *handling*, dopodomani alla manutenzione e poi, evidentemente, a tutti i rapporti di lavoro. Così torneremo all'Ottocento, quando il lavoratore era solo e nudo, con le proprie esigenze, la propria famiglia e i propri bisogni, davanti ad un datore di lavoro padrone, che può imporre le peggiori condizioni, secondo il proprio libero arbitrio. Quel che è peggio è che oggi, in questo caso, l'imprenditore è lo Stato italiano, che non consente più neanche a 30 persone di manifestare dinanzi ai luoghi del potere, davanti a Montecitorio. *(Richiami del Presidente)*.

Signor Presidente, mi sto avviando a concludere. C'è un piccolissimo numero di lavoratori Alitalia qui, al quale è stato detto di andare a manifestare in 30 a piazza San Giovanni, perché non possono venire qui o a Montecitorio. Vedete dunque qual è il quadro di insieme e il contesto dato dalla violazione della Costituzione, dalla violazione dei diritti fondamentali del lavoro e dalla violazione del diritto di manifestazione. Chiedo dunque ai colleghi di riflettere seriamente su quello che stiamo facendo. Voterò contro la fiducia, per tutti questi motivi. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Drago. Ne ha facoltà.

DRAGO *(Fdi)*. Signor Presidente, nel mio intervento richiamerò quanto ho già espresso nella seduta di ieri, ma in maniera un po' più approfondita. Premetto però il mio profondo dispiacere per quanto è stato già dichiarato dai colleghi, a proposito dell'impossibilità di esercitare la democrazia, tanto decantata. Purtroppo nella quotidianità spesso non si rilevano i fatti che man mano diventano sempre più critici, proprio in virtù della loro quotidianità. In realtà ci sono degli avvenimenti, che stanno accadendo in questi giorni, che lasciano veramente perplessi, come il provvedimento opposto al manifestante triestino, che con molta garbatezza ha posto alcune questioni ed è stato anche il catalizzatore dell'attenzione e del malessere comune: anche questo passa però in sordina.

Con l'odierna posizione della questione di fiducia sul decreto-legge in esame viene confermata la leggerezza del Governo: entrerà subito nel merito, per spiegare e far comprendere a cosa faccio riferimento. Tra gli emendamenti depositati all'articolo 16, che riguarda la proroga della struttura e la funzione dei commissari straordinari per la ricostruzione post-sisma, ce n'è uno in particolare, che era già stato presentato alla Camera dei deputati dai colleghi Varchi, Trancassini e Prisco, che è stato presentato in questa sede da Fratelli d'Italia, con la firma dei senatori Ruspandini e Totaro e della sottoscritta. Tale emendamento riguarda in particolar modo l'estensione della normativa utilizzata nel Centro Italia per la ricostruzione post-sisma anche ad altri territori

d'Italia. L'emendamento fa riferimento al comma 2 dell'articolo 11 del decreto-legge n. 76 del 2020 intitolato, testualmente: «Accelerazione e semplificazione della ricostruzione pubblica nelle aree colpite da eventi sismici».

La scelta di non approvare gli emendamenti già alla Camera dei deputati e adesso di reiterare questo atteggiamento, manda indirettamente il messaggio che i sismi sono differenti e l'intervento che deve essere fatto in Italia e che dovrebbe essere univoco in realtà viene differenziato in base alle aree geografiche. Non solo; un terremoto è un terremoto o dipende dall'estensione geografica del danno? È necessario che vi siano delle vittime sacrificali per ritenerlo tale e quindi richiedere un intervento immediato?

### **Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 12)**

(*Segue DRAGO*). Se voi andaste a vedere il citato articolo del decreto-legge n. 76, come impostato, disciplinando i poteri dei commissari straordinari, prevede la possibilità anche di nominare dei sub commissari. È come se rispondesse a quello che era l'obiettivo posto ad inizio legislatura anche dall'attuale capo della Protezione civile nazionale che si era allora occupato del tavolo tecnico per la ricostruzione post-sisma del dipartimento Casa Italia, costituito nell'ambito della Presidenza del Consiglio dei ministri. L'obiettivo era quello di fare una legge quadro, quindi una legge di intervento da adattare a tutto il territorio nazionale. Ripeto però che così come formulato, il testo fa differenza. Si parla infatti di «territori maggiormente colpiti» quando si sarebbe potuto semplicemente parlare di territori colpiti dal sisma. Al di là del rapporto personale, arrivo al merito della questione che è proprio politica. Il Movimento 5 Stelle che, ad esempio, su Catania e provincia ha nominato il commissario alla ricostruzione, perché non permette a Catania la ricostruzione post-sisma in maniera accelerata? Perché non permette la sua estensione? Oggi votando il provvedimento che stiamo discutendo si farà corresponsabile della situazione e dovrà assumersene tutte le responsabilità.

È veramente un rammarico, ma anche la conferma - scusate se passo sul piano personale - di aver fatto la scelta giusta, Presidente, e di essere passata all'opposizione con cognizione di causa.

Il provvedimento cui facciamo riferimento e di cui chiediamo l'estensione, oltre a prevedere la nomina dei due commissari, estende la ricostruzione coinvolgendo anche la Conferenza episcopale italiana e il Ministero della cultura. È quindi una misura nel suo complesso assolutamente composita ed è infatti inserita nella riforma del codice degli appalti.

Nell'emendamento che Fratelli d'Italia ha depositato anche al Senato chiediamo l'estensione della normativa anche ad altri territori; non solo le zone del Centro Italia colpite dal sisma del 2016, ma anche a Campobasso e ai nove Comuni della provincia di Catania. Si tratta di nove Comuni pedemontani che stanno tra l'altro subendo conseguenze sul piano economico, con riferimento particolare alle piccole e medie imprese. Sapete benissimo che è un territorio in cui si lavora moltissimo sul piano imprenditoriale agricolo e su quello del turismo. Pensiamo alla produzione del miele, alle aziende vitivinicole e quant'altro. Senza poi sottodimensionare o comunque non tener conto di quanto già riferito dal senatore Malan ieri e oggi dal senatore De

Bertoldi sulla metodica capziosa e strisciante di inserire attraverso la posizione di una questione di fiducia tutto ciò che il Parlamento ha deciso in senso contrario. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Zaffini. Ne ha facoltà.

ZAFFINI (*Fdl*). Signor Presidente, vorrei approfittare del tempo che mi è concesso per raccontare quanto accaduto nella giornata di ieri nella 12ª Commissione. Mi riferisco, cioè, alla storia breve e triste di un dovere e di un diritto negato, quello che attiene al Senato della Repubblica, e più in generale al Parlamento, di indagare con una Commissione apposita sui fatti che attengono alla emergenza del Covid-19. Non sto andando fuori tema rispetto al dibattito sull'apposizione della questione di fiducia, perché le due vicende hanno la medesima radice, cioè quella di negare anche l'evidenza di fronte alla ragione (certamente non di Stato, né di Governo) della tenuta di una maggioranza che non sta in piedi, se non fosse per l'impossibilità di fare altro e di fare qualcosa di buono per questa Nazione.

In particolare, come i colleghi sanno perfettamente, la vicenda del Covid-19 ci è costata oltre 132.000 vittime (il mio pensiero va ai relativi familiari) e oltre 200 miliardi di debito pubblico aggiuntivo, che dovremo rimborsare le nuove e future generazioni, e non si capisce bene dov'è andata a finire tutta questa enorme massa di danaro spesa anche dalle due gestioni commissariali. Abbiamo abbattuto il nostro PIL di oltre nove punti percentuali per effetto dei provvedimenti di chiusura necessitati dalle inconsistenze e dalle incompletezze della risposta sanitaria all'emergenza Covid. Solo nel 2020 abbiamo visto cessare oltre 300.000 partite IVA.

Si potrebbe andare avanti a dismisura con i numeri per illustrare ai colleghi l'assurdità di una decisione che arriva all'epilogo di un lungo percorso volto a negare la possibilità di indagare da parte del Senato della Repubblica su quello che accadde nella gestione di questa emergenza.

Due circostanze aggravano il tema. La prima è che tutti i grandi Paesi d'Europa hanno istituito Commissioni di inchiesta, alcune delle quali hanno già esaurito il loro lavoro e riconsegnato alle Assemblee parlamentari il frutto del loro lavoro: mi riferisco al Regno Unito, alla Spagna, alla Francia. Perfino alcune Regioni (le più grandi, ma anche alcune piccole) hanno istituito Commissioni d'inchiesta regionali sulla risposta dei servizi sanitari regionali all'emergenza Covid-19.

Vi sono poi altre evidenze. In ogni legislatura (almeno nelle ultime quattro o cinque) è stata istituita una Commissione d'inchiesta sul Servizio sanitario nazionale, che è ritenuta sostanzialmente permanente nella gestione di una legislatura, come ad esempio la Commissione antimafia o quella sul ciclo dei rifiuti, proprio per dover indagare sulla gestione di una materia sensibile e delicata qual è la salute dei nostri concittadini. Pertanto, già prima dell'emergenza Covid erano state depositate, a firma di tutti i Gruppi, delle richieste di istituzione della Commissione d'inchiesta sul Servizio sanitario nazionale.

Ricordo che quest'anno ricorrono circa quarantuno anni dalla sua istituzione. Pertanto, l'assetto e l'architettura del Servizio sanitario nazionale è in

corso di riforma in tante parti e tutto ciò genericamente all'insaputa di questo Parlamento. Arrivano i provvedimenti, come quello di stamattina, che non attiene alla sanità ma viene confezionato alla stessa stregua, e viene depositato "prendere o lasciare" senza dibattito, apponendo la questione di fiducia anche su 30 emendamenti, come diceva poco fa il collega De Bertoldi.

Rispetto a queste evidenze arriva il Covid; già quando il tema dell'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul Servizio sanitario nazionale era maturo arriva il Covid, evidentemente ad aggravare il quadro e ad accentuare la necessità di vedere che cosa accade nella materia complessiva della gestione dell'emergenza e in particolare nella risposta dei provvedimenti di contenimento sanitario. Finalmente, nella giornata di ieri, arriviamo all'apertura del sipario di questo teatrino che si è consumato nella Commissione sanità, anche con la partecipazione - con grande dispiacere devo dire - da comprimari e da attori consumati di colleghi del centrodestra, per impedire alla Commissione di indagare sulla vicenda Covid, perché - questo è il paradosso, Presidente - l'emergenza è in corso. Allora, mi viene da dire: almeno trovatene un'altra. Non volete essere sinceri sulla circostanza che non ci sono le carte in regola, per cui non si può andare a indagare i mille fatti oscuri di questa vicenda, a cominciare dai contratti di fornitura dei vaccini, secretati? Ne dico una, ma ne potrei dire cento. Trovate altre scuse, trovate altri argomenti. Non vi presentate davanti ai cittadini con questo argomento, perché è evidente che nessuno può comprendere che cosa sta accadendo e la distanza di quest'Assemblea e dei parlamentari della Repubblica dai cittadini.

Il 2 novembre, nella ricorrenza del giorno dei defunti, un'associazione di familiari di defunti per Covid che proveniva dalla Bergamasca è stata fatta approdare a Piazza Santi Apostoli per manifestare le loro giuste argomentazioni, ben lontano dal clamore dei centri di potere. Questi familiari hanno chiesto una sola cosa, che il Parlamento indaghi sul Covid, su quello che è accaduto e su quello che sta accadendo. A questa richiesta accorata e pressante noi siamo assolutamente sordi. Questo è veramente vergognoso.

Rispetto a questo richiamo l'attenzione dell'Assemblea su quello che accadrà nei prossimi giorni, perché Fratelli d'Italia ha chiesto al Governo di venire in Aula a discutere di questa vicenda e di questa richiesta. Richiamo tutti a un senso maggiore di responsabilità e di consapevolezza del nostro ruolo di senatori della Repubblica. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Malan. Ne ha facoltà.

MALAN *(Fdi)*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, il quale sicuramente è degnamente rappresentato, ma visto che un Ministro viene a mettere la fiducia, forse se ascoltasse anche quello che dice il Senato, visto che il Senato è privato di qualunque possibilità di intervenire, non sarebbe male. *(Applausi)*.

Il 23 luglio scorso, non molto tempo fa, tre mesi fa, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha scritto una lettera - è una facoltà prevista dalla Costituzione - ai Presidenti della Camera e del Senato a proposito della decretazione d'urgenza.

In quella lettera si citava il Comitato per la legislazione della Camera dei deputati, che ha invitato il legislatore a evitare la commistione e la sovrapposizione nello stesso atto normativo di oggetti e finalità eterogenei.

Il Capo dello Stato ricordava - anzi, ricorda, perché dovrebbe essere attuale; dovrebbe essere un messaggio rivolto ogni giorno al Parlamento e al Governo - che i decreti-legge devono presentare *ab origine* un oggetto il più possibile definito e circoscritto per materia; nei casi in cui l'omogeneità sia perseguita attraverso l'indicazione di uno scopo, deve evitarsi che la finalità risulti estremamente ampia.

Il Capo dello Stato prosegue osservando che: nella procedura di conversione l'attività emendativa dovrà essere limitata dalla materia, ovvero dalla finalità originariamente oggetto del provvedimento, come definite dal Governo. Ricorda infine, insieme a molte altre osservazioni che non possiamo certamente leggere tutte qui, che con la sentenza n. 32 del 2014, la Corte costituzionale, dichiarando illegittime alcune norme introdotte in sede di conversione di un decreto-legge, ha sottolineato che la legge di conversione segue un *iter* che si giustifica alla luce della sua natura di legge funzionalizzata alla stabilizzazione di un provvedimento avente forza di legge, e che dalla sua connotazione derivano i limiti alla emendabilità del decreto-legge; la legge di conversione non può quindi aprirsi a qualsiasi contenuto ulteriore.

Questo il messaggio del Presidente della Repubblica che tutta la maggioranza e naturalmente anche noi rispettiamo profondamente, ma la maggioranza di solito è particolarmente accorata nel professare l'assoluta adesione alle parole del Presidente della Repubblica. Eppure, oggi ci ritroviamo con un decreto-legge, peraltro assai corposo - un fascicolo di centinaia di pagine - che parla di misure urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale; ebbene, in questo disegno di legge sulla sicurezza delle infrastrutture viene inserita una norma ideologica volta a limitare la libertà di espressione, con il pretesto che tale limitazione viene esercitata sulle strade e sui veicoli. Si tratta di una misura assolutamente inaccettabile, introdotta a tradimento e di soppiatto, tanto è vero che gli stessi proponenti dell'emendamento presentato alla Camera dei deputati (le Presidenti delle Commissioni ambiente e trasporti), entrambe del Partito Democratico, non hanno neppure illustrato il provvedimento, salvo cambiarlo per peggiorarlo nel corso del suo esame.

Questa incredibile limitazione alla libertà di espressione è pericolosissima perché lasciata, per un verso, all'interpretazione, e per un altro, alla censura preventiva che faranno tutti i concessionari di pubblicità. Questi ultimi, per evitare problemi, saranno ancora più severi di quanto lo sarebbe un giudice o qualunque autorità deputata a pronunciarsi su cos'è una pubblicità sessista o su cosa, in un contenuto pubblicitario, potrebbe offendere qualcuno nel suo credo religioso (ad esempio, esprimendo convinzioni di un altro credo religioso), oppure su cosa può offendere qualcuno rispetto all'identità di genere. Un concetto, quest'ultimo, ampiamente criticato quando inserito nel disegno di legge Zan, anche da parte di chi sosteneva il resto di quel provvedimento (che noi non abbiamo sostenuto). Ebbene, l'emendamento è stato inserito in un provvedimento che nulla ha a che fare con questo; è stato approvato in Commissione alla Camera e poi è intervenuta l'immane fiducia. Ciò è

particolarmente grave visto che la Camera è l'unico ramo del Parlamento ove si è potuto realmente discutere il provvedimento, dal momento che qui ci è arrivato - come si suol dire - blindato; quindi, se ne è impedita la discussione in Aula.

Al Senato partivamo dal presupposto che ci fosse una inemendabilità perché mancavano pochi giorni; in realtà, si sarebbero potuti esaminare gli emendamenti; il decreto-legge scade martedì prossimo, per cui ci sarebbero stati ben cinque giorni per un ulteriore passaggio alla Camera per eliminare questo obbrobrio, questo abuso, questa beffa alla volontà del Senato, e in particolare dei 154 senatori che, una settimana fa, hanno votato per non proseguire l'esame del disegno di legge Zan.

Di quei 154 senatori, però, 133 fanno parte della maggioranza: 21 eravamo noi senatori di Fratelli d'Italia, ma gli altri 133, ripeto, fanno parte della maggioranza e, con questa ignobile apposizione della questione di fiducia, saranno obbligati a votare favorevolmente. In realtà non c'è alcun obbligo, non succede nulla, si può anche votare contro, però è chiaro che è un atto particolarmente impegnativo non votare la fiducia al Governo sostenuto dalla maggioranza di cui si fa parte, con rappresentanza nell'Esecutivo e nei lavori parlamentari.

Ebbene, con la fiducia si vogliono costringere 133 parlamentari di molti Gruppi politici a votare a favore. Non è soltanto il centrodestra, infatti, che ha votato per interrompere l'esame del disegno di legge Zan, come chiaramente dicono i numeri. Ci sono stati almeno 20 senatori anche del centrosinistra che hanno votato in questo senso: Partito Democratico, Italia Viva, MoVimento 5 Stelle, Per le Autonomie, non lo sappiamo, ma almeno 20 ci sono stati. (*Applausi*). È dunque una beffa anche per loro, uno sfregio a loro e al popolo che essi, come tutti noi, rappresentano.

Quando si prendono queste decisioni, è incivile farle passare e contrabbandarle poi come grandi decisioni di civiltà. Se si hanno questi convincimenti, bisogna farli passare a viso aperto e non chiudere la bocca ancora una volta a tutti i senatori, in particolare a quelli della maggioranza. Come Gruppo Fratelli d'Italia, infatti, noi parliamo lo stesso, esercitando un'operazione patriottica e responsabile e possiamo dire la verità. Purtroppo nell'ambito della maggioranza, invece, c'è questo vincolo, c'è questa difficoltà. Tuttavia, tappare ancora la bocca in questo modo è una cosa veramente indegna: ripeto, è uno sfregio al ruolo del Parlamento e alla Costituzione che affida al Parlamento il compito di fare leggi e non di fare giusto da passacarte al Governo che adotta i decreti-legge e fa inserire poi da suoi parlamentari delle norme che nulla c'entrano, ponendo infine la questione di fiducia, sia alla Camera che al Senato, per cui in pratica tutto è stato deciso dalla cinquantina di parlamentari della Commissione della Camera e per il resto non è stato più possibile fare assolutamente nulla.

Come hanno detto i colleghi intervenuti - la senatrice Drago e i senatori Zaffini e De Bertoldi - c'è qui un complesso di cose che vanno tutte nella stessa direzione: schiacciare e comprimere i diritti del Parlamento e dei lavoratori, con l'aggiramento, com'è stato detto da altri, dell'articolo 2112 del codice civile, che garantisce i lavoratori nel caso di trasferimento d'azienda, è una cosa gravissima.

Per curiosità, essendo un filologo d'origine, sono andato a vedere quando è stato approvato l'articolo 2112 del codice civile, che è molto moderno: si parla di trasferimento di azienda, per cui ero convinto che fosse recente. È stato approvato nel 1942: in pratica è rimasto invariato, salvo una piccola modifica di carattere tecnico nel 1990. Oggi il Governo lo cancella, danneggiando i diritti dei lavoratori di Alitalia, e un domani chissà di quante altre aziende, con un provvedimento d'urgenza su cui il Parlamento non può discutere. Seguono i sindacalisti con il foglio di via, che non possono entrare a Roma, pur avendo intenzioni del tutto pacifiche; seguono le manifestazioni vietate, spostate e deviate lontanissimo dal palazzo del Governo, che non deve avere il disturbo di chi reclama e chiede il rispetto dei propri diritti di cittadino e di lavoratore. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Nugnes. Ne ha facoltà.

NUGNES (*Misto*). Signor Presidente, nel tempo a mia disposizione farò due riferimenti: uno alla modalità di approvazione di questo decreto e l'altro ai fatti, alla sostanza.

Sulla modalità non posso fare a meno di ripetermi: altre volte sono intervenuta sul punto, su cui anche altri colleghi hanno detto. Ritengo tuttavia assolutamente indispensabile portare all'attenzione anche della cittadinanza e degli italiani la gravissima modifica costituzionale di fatto che negli ultimi decenni si è venuta sempre più a definire e a stabilizzare.

Ciò è stato perché la nostra Costituzione ha delle regole molto precise perché possa essere modificata e, quindi, quello costituzionale di approvazione è un difficile *iter*. C'è l'articolo 138 che, nella precedente legislatura, si cercò anche di eliminare, di modificare, perché poi c'è sempre il pericolo che la riforma costituzionale vada all'attenzione del popolo italiano e sottoposto a *referendum*. Quindi, è avvenuto che negli ultimi decenni si è messa in atto una modifica costituzionale di fatto.

Ieri, in una interessante conferenza stampa promossa dal senatore De Falco, l'avvocato Anna Falcone ha detto in maniera molto semplice - a volte le frasi semplici arrivano più direttamente - che il Parlamento dovrebbe controllare il Governo: ciò è alla base della nostra Costituzione, è l'architettura; più volte ha parlato di «architettura», perché è una costruzione che sta in equilibrio, che si basa sulla divisione dei poteri per stabilire la democrazia; tutte parole di cui noi facciamo amplissimo uso e abuso, perché in realtà il Parlamento non controlla più niente.

Le funzioni delle Camere, che dovrebbero sostenere e dare la fiducia, non sono più da tempo quelle del controllore dell'Esecutivo. Ripeto: il Parlamento, ossia coloro che vanno da questa parte dell'Emiciclo fino all'altra dove siedono parlamentari che hanno posizioni di cui non condivido pressoché niente tranne queste affermazioni, rappresenta per il momento quasi tutti gli italiani in quota parte, al netto di tante manipolazioni da parte della propaganda politica. Il Governo invece rappresenta solo una parte e, quindi, va controllato da tutti gli italiani. Ebbene, questo non avviene più. Per qualunque cosa - e vi posso dire a ragione che ciò vale anche per i disegni di legge di iniziativa parlamentare - si cerca sempre e comunque il controllo governativo.

Per tutti i pareri che le Commissioni esprimono sugli atti del Governo - adesso ci siamo ridotti a dare dei pareri - ci troviamo a chiedere al Governo se l'espressione che abbiamo usato nel nostro parere sia consona; quindi è il Governo che ci dice cosa gli possiamo dire. Inoltre, con il taglio del numero dei parlamentari e con una legge elettorale proporzionale che non si farà più, questo sarà definitivo.

Vorrei aggiungere un'altra cosa e mi scuso, signor Presidente, perché mi sono dilungata. La cosa gravissima che c'è nel provvedimento in esame, che in Commissione abbiamo avuto per quattro ore e nella Commissione competente per quarantotto ore, è l'articolo 7 che - è stato detto, ma lo voglio dire anch'io - riesce ad aggirare l'articolo 2112 del codice civile sulla tutela dei lavoratori e delle relazioni sindacali. Si crea un precedente pericolosissimo, perché liquida uno dei comparti più importanti del nostro Paese - ad oggi i lavoratori Ilva sono circa 8.000 - con l'articolo di un decreto-legge su cui viene posta la fiducia. Si è già pensato più volte di superare il fatto che nella cessione di azienda chi acquisisce deve prendersi anche i contratti dei lavoratori. Ma si è trovato il metodo e l'inganno: si scompongono in singoli beni quelli che sono interi comparti.

Quindi, il tentativo di Berlusconi, fermato dalla Corte di giustizia nel 2008, e il tentativo di Renzi, fermato dalla Cassazione, oggi passano con un voto di fiducia. Ciò è enormemente grave ed è anche un'aberrazione che avvantaggia altri Stati stranieri e altri territori, Lufthansa e Linate. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulla questione di fiducia posta dal Governo.

Passiamo alla votazione dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

STEGER (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STEGER (*Aut (SVP-PATT, UV)*). Signor Presidente, ancora una volta un ramo del Parlamento si ritrova a dover parlare del lavoro svolto dai colleghi dell'altra Camera senza possibilità alcuna di intervenire sul provvedimento. A me tutto questo continua - lo dico sempre e lo ribadisco - a sembrare assurdo. Se è vero che da qui alla fine dell'anno c'è tanto da fare, non è possibile licenziare provvedimenti di tale importanza in maniera così frettolosa.

Anche oggi, l'unica cosa che si può fare è salutare il lavoro dei colleghi della Camera, che hanno apportato migliorie significative a un decreto-legge complesso e ambizioso: complesso perché prevede interventi dal settore autostradale a quello idrico, da quello ferroviario a quello marittimo; ambizioso perché - da un lato - punta a semplificare e - dall'altro - guarda al tema della sicurezza e alla necessità di incentivare la mobilità sostenibile.

In questa cornice sono tante le novità degne di nota, dagli interventi sul codice della strada, con l'inasprimento delle sanzioni, a quelli sui parcheggi, con un occhio di riguardo per quelle categorie per cui l'uso dell'automobile, più che una scelta, è una necessità, come le donne in gravidanza, le famiglie con bambini piccoli e i disabili; dall'attenzione per i pedoni ai finanziamenti ai Comuni per la messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana; dalle norme sulla messa in sicurezza della fauna selvatica e degli animali randagi a quelle per il decoro urbano, con la rimozione dei rifiuti abbandonati; dalle norme sull'autotrasporto alla prima vera disciplina sull'uso dei monopattini, che stanno cambiando la mobilità, soprattutto nei grandi centri urbani, ma che richiedevano una normativa sulla velocità, contro i parcheggi selvaggi, sull'uso del casco per i minori e, in prospettiva, sull'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile.

Ma ancora più importante è l'impulso che viene dato allo sblocco dei cantieri, per rimettere al centro quelle opere su cui l'Italia ha perso troppo tempo e che, invece, sono un elemento essenziale per la ripartenza del Paese. Qui si gioca la partita non solo del Piano nazionale di ripresa e resilienza e dei 200 miliardi di euro che porta con sé, ma anche di altre risorse, da quelle del fondo complementare a tutto ciò che si sblocca con il completamento delle opere.

Eppure, basta scorrere l'elenco per rendersi conto che, accanto a opere strategiche, come la Torino-Lione, ci sono numerosi interventi che puntano a ripristinare condizioni di viabilità e sicurezza degne di questo nome, soprattutto nelle aree interne.

Sempre su questo fronte, come Gruppo per le Autonomie salutiamo favorevolmente due novità. La prima è quella contenuta nell'articolo 16, sulla disciplina relativa alla realizzazione delle opere collegate alle Olimpiadi di Cortina del 2026, prevedendo, tra le altre cose, la possibilità, per le opere caratterizzate da elevata complessità progettuale o procedurale, il ricorso a quanto previsto dall'articolo 44 dell'ultimo decreto-legge semplificazioni. La seconda novità riguarda l'A22, con l'emendamento approvato alla Camera, che rappresenta un'importante tappa rispetto all'obiettivo più volte auspicato dalle Province autonome di Trento e di Bolzano per l'affidamento e la gestione di un'infrastruttura di straordinaria importanza e delicatezza, in termini di ambiente, di sicurezza e di onere per i cittadini residenti lungo la tratta autostradale. Pensiamo solo al fatto che la città di Bolzano è tagliata in mezzo da questa autostrada o al fatto che da Bolzano fino al confine quasi tutti i chilometri sono su viadotti, ponendo questioni di delicatezza ambientale e di sicurezza. La A22 fino ad oggi è stata gestita e governata in maniera esemplare dalla A22 SpA, una società all'86 per cento pubblica, di proprietà degli enti territoriali.

Quindi, sarebbe inspiegabile e impensabile che la guida e la gestione di una tratta autostradale essenziale, delicatissima per tutto il territorio italiano - parliamo della tratta più importante, da Nord a Sud, per entrare in Italia e per uscirne - venissero affidate a chi, con quei territori, da Modena fino al Brennero, non ha alcun rapporto. Sarebbe inspiegabile e non sarebbe responsabile. Pertanto, noi speriamo tanto che, con questo provvedimento, si riesca

ad affidare finalmente in via definitiva la A22 alla società Autostrada del Brennero.

Vi sono, poi, altre norme importanti, come quelle su ANAS e sulla nuova compagnia di bandiera. Vi sono tutte le importanti novità procedurali connesse alla progettazione delle opere, ai commissari, al ruolo di Cassa depositi e prestiti e di Mediocredito centrale per l'assistenza e il supporto operativo alle amministrazioni pubbliche per l'attuazione del PNRR.

Tutto questo, signor Presidente, serve a ribadire l'importanza del provvedimento, le buone norme che vengono introdotte, ma anche il fatto che il Senato non meritava di ridursi a una funzione di passacarte. Fatte tutte queste considerazioni, annuncio il voto favorevole del Gruppo Per le Autonomie al provvedimento. (*Applausi*).

CARBONE (*IV-PSI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARBONE (*IV-PSI*). Signor Presidente, colleghi, il provvedimento che ci apprestiamo a votare è, sostanzialmente, un decreto *omnibus* sul tema delle infrastrutture, della mobilità e della circolazione stradale. Prima di entrare nel merito del problema del provvedimento, mi vorrei soffermare su una premessa metodologica e di lavoro. Si tratta di un decreto nato dall'esigenza di raccogliere le tante sollecitazioni provenienti dai più svariati ambienti e che, proprio per la modalità con cui è stato pensato e poi venuto alla luce, aveva fin da subito un limite, ossia quello di non avere un *fil rouge* definito.

Il grande lavoro fatto anche dai colleghi della Camera è andato proprio in questo senso. Devo dire che è stato un lavoro che si è concluso portando importanti frutti. Quello che ci troviamo oggi ad approvare e a convertire in legge è un decreto che, sebbene nasca dall'unione di molti interventi e svariate misure, il cui nesso non è da subito risultato immediato, ha trovato una sua direzione e una sua specificità.

Nel quadro del corposo lavoro fatto, gli sforzi sono stati congiunti, da parte di maggioranza e di opposizione. Questo *modus operandi* è un importante segnale per il lavoro cui noi tutti siamo chiamati e in cui saremo sempre più impegnati nei prossimi mesi. Devo, però, anche operare una considerazione di rammarico su un aspetto. Pur comprendendo lo sforzo profuso dai colleghi della Camera e le tempistiche fortemente contingentate, dettate dalla conversione di un decreto-legge, auspico che l'esame dei futuri provvedimenti possa essere portato avanti in maniera approfondita da entrambi i rami del Parlamento.

Venendo al merito del provvedimento e volendo schematizzare il contenuto complessivo del decreto, i temi centrali su cui si innestano le misure che ci accingiamo a votare potrebbero essere due: sicurezza e semplificazione. Penso - ad esempio - all'introduzione nel codice della strada degli stalli rosa, per il parcheggio delle donne in gravidanza e i genitori con i figli fino a due anni di età, e il rafforzamento delle sanzioni per chi occupa i parcheggi

riservati senza essere autorizzato. Penso alla possibilità per le Regioni di utilizzare una quota delle risorse erogate per i servizi aggiuntivi del trasporto pubblico locale anche per potenziare i controlli.

Per il miglioramento della rete ferroviaria sono state confermate le norme per accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico, cui il Piano nazionale di ripresa e resilienza assegna importanti investimenti.

Il decreto rafforza, poi, il ruolo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, per migliorare efficacia ed efficienza del sistema dei controlli. Confermata anche la disposizione volta ad agevolare gli investimenti per ridurre i divari infrastrutturali su tutto il territorio.

Da questo breve cenno al contenuto del provvedimento, si può facilmente intuire che si tratta di un decreto che reca in sé misure di semplificazione che contribuiscono anche al buon esito del PNRR, sul quale il Governo sta lavorando con impegno e fruttuosamente. Mi piace anche dire che queste misure si inseriscono nel solco delle richieste che da tempo Italia Viva avanza. E faccio riferimento al piano *shock* per le infrastrutture e alla contestuale necessità di sbloccare tutte le opere. Occorre comprendere che la ripartenza di questo Paese passa attraverso la sua infrastrutturazione fisica e digitale. Dunque, il decreto-legge che ci apprestiamo ad approvare va nella giusta direzione, ossia in una direzione competitiva, nell'ottica della ripartenza economica e lavorativa del Paese, ma anche in quella del migliore utilizzo del PNRR. Le infrastrutture ed i trasporti rappresentano uno dei terreni su cui, come Paese, siamo chiamati ad intervenire con maggiori finanziamenti e più incisive migliorie. Sotto il primo profilo, il mio auspicio e quello del Gruppo che rappresento è che le coperture economiche, che son risultate per certi versi deficitarie in questo decreto-legge, possano invece trovare una sede nella legge di bilancio che nelle prossime settimane saremo chiamati ad esaminare.

Sotto il secondo profilo, ossia quello del miglioramento, credo che si debba e si possa fare ancora molto. Penso - ad esempio - al delicato settore della sicurezza stradale: nonostante la forte riduzione del traffico automobilistico, derivata dal periodo emergenziale, non si è avvertita una parallela riduzione degli incidenti stradali. Allo stesso modo, la sicurezza dev'essere preservata anche per uno strumento che, specialmente durante la pandemia, è risultato molto utile e mi riferisco ai monopattini. La comodità di un simile strumento però deve necessariamente passare in secondo piano rispetto alla sicurezza: lo dice espressamente anche lo stesso testo del decreto, dopo le modificazioni che sono state apportate. Leggo testualmente: «La sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché la tutela dell'ambiente nella circolazione stradale rientrano tra le finalità primaria di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato». È quello che abbiamo cercato di fare nel nostro piccolo e attraverso l'operato prezioso dei colleghi della Camera. Quella dei monopattini elettrici rappresenta sicuramente un'innovazione anche ambientale per le nostra città e, quindi, deve essere salvaguardata e preservata. Naturalmente, però, vi deve corrispondere una capacità di monitoraggio rispetto

alla sicurezza, che deve invece essere rafforzata. Occorre contribuire alla transizione ecologica del Paese anche attraverso questi strumenti, ma è necessario farlo in maniera intelligente e soprattutto rispettosa delle regole.

Un altro settore su cui occorre intervenire in maniera ancora più decisa riguarda quelle che potrebbero essere definite come norme di civiltà. Penso - ad esempio - al permesso rosa, che riguarda le donne in gravidanza e i primi due anni della maternità. Nello stesso solco, anche se in maniera diversa, si inserisce il divieto sulle strade e sui veicoli di qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o discriminatori.

Sotto altro specifico profilo, vorrei sottolineare l'importante lavoro fatto dalle colleghe di Italia Viva della Camera a tutela delle persone con disabilità. Ad un inasprimento delle sanzioni per l'occupazione dei parcheggi riservati da parte di soggetti non autorizzati, si affianca anche la possibilità per le persone con disabilità di parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu qualora risultino occupati i parcheggi a loro riservati.

Credo poi che ci siano altri temi prioritari da mettere in agenda quanto prima perché necessitano di riforme organiche: il trasporto pubblico locale, che deve essere completamente rivisto nella sua disciplina e che deve guardare con maggiore attenzione agli utenti; maggiori e più incisivi interventi di semplificazione anche nell'ottica della attuazione concreta del PNRR; il rafforzamento delle strutture commissariali, che sono state per il momento solo individuate. Questi sono solo alcuni aspetti che il decreto che oggi ci apprestiamo a convertire non può prendere in considerazione, anche perché necessitano di una visione di più ampio respiro.

Credo però che questo sia un provvedimento con cui si inaugura una nuova stagione in cui riflettere fattivamente sul tema della semplificazione.

Noi di Italia Viva-PSI - come ho già avuto modo di sottolineare - siamo stati i primi a sollevare il problema. Sono quindi particolarmente contento che questo decreto-legge rappresenti un primo tassello di un *puzzle* molto più ampio, che noi tutti siamo chiamati a comporre, perché riguarda obiettivi di lungo periodo che rappresentano una grande scommessa sulle infrastrutture, sulla ripresa, sulla ripartenza economica e sul lavoro.

Per tutte queste ragioni, il voto di Italia Viva-PSI non può che essere convintamente a favore. (*Applausi*).

RUSPANDINI (*FdI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSPANDINI (*FdI*). Signor Presidente, intervengo raccontando la delusione e anche la difficoltà nei confronti di questo ennesimo decreto-legge *omnibus* - stavolta, tra l'altro, tra i più corposi e variegati - che tratta una *summa* che va dalle autostrade alle ferrovie, dal trasporto marittimo ai monopattini e all'extrabonus per i veicoli elettrici. Addirittura il parco della giustizia di Bari - non che non sia importante - viene inserito in questo enciclopedico processo. Ci sono poi le nuove identità digitali, le misure per i Comuni per fronteggiare l'emergenza epidemiologica, la Protezione civile per le isole

minori, gli asili nido, il sistema portuale dello Stretto di Messina - come ricordava la nostra senatrice Drago - il ponte Morandi. Meritavano quantomeno la possibilità di essere approfondite tutte queste grandi questioni, che interessano la vita della nostra Nazione.

Tutto ciò, invece, ci dà la possibilità di una riflessione, l'ennesima, non più rinviabile, sull'impalcatura dello Stato, sul senso stesso delle Commissioni e sul ruolo dei commissari. Poteva essere l'occasione, per il tanto celebrato Governo dei migliori, di affrontare la questione. E, invece, il Governo dei migliori, pur avendo la più grande maggioranza parlamentare che la storia ricordi, si comporta perfettamente in continuità con i Governi passati e non cambia nella forma, ponendo l'ennesima questione di fiducia. Come ricordava il nostro Capogruppo, questa ennesima fiducia è davvero disarmante per il modo in cui è nata: la paura di un emendamento proposto da Fratelli d'Italia con il voto segreto. Ciò vi consente però di concorrere a vincere il *record* detenuto dal Governo Monti. Questo è quello che volete fare, e l'abbiamo capito: volete battere il *record* del Governo Monti sul numero delle questioni di fiducia.

Non cambia nella forma e non cambia nemmeno nella sostanza: siete forti con i deboli e deboli con i forti; duri, durissimi con i lavoratori dell'Alitalia, sui quali si scaricano senza alcuna pietà gli errori del passato, come nella peggiore tradizione neoliberalista; morbidi, morbidissimi con i padroni, con la famiglia Benetton, al di là dei proclami. Sapete cosa sta accadendo al riguardo? Si sta strapagando la quota che i Benetton hanno in Autostrade per l'Italia, quando ci si potrebbe avvalere del diritto di recesso che è previsto dalla convenzione. Non è una cosa da poco: si spenderebbero 13 miliardi anziché 21. Gli 8 miliardi in più li pagheranno come al solito gli automobilisti italiani e il sistema Italia. Quindi, ancora una volta il Governo è forte con i lavoratori e debole con i padroni, come è successo con ITA e nei confronti dell'Europa, che ancora una volta nega all'Italia quello che ha fatto per la Francia e per la Germania. A differenza di Francia e Germania, noi abbiamo dato spazio e linfa vitale alle *low cost*; Francia e Germania le hanno tenute sapientemente lontane dagli aeroporti importanti. Quindi, ITA partirà con risorse per reggere un paio di inverni in perdita; poi arriverci al prossimo Governo. Povera Italia. Altro che Governo dei migliori!

Il Governo dei migliori ancora una volta - si vede nel decreto - non fa chiarezza su alcune questioni importanti. Penso - per esempio - a quella dei monopattini. Tutti siamo venuti a conoscenza dai telegiornali delle tragedie avvenute. Abbiamo chiesto con i nostri emendamenti un'adeguata regolamentazione del codice della strada o una copertura assicurativa necessaria anche per i privati. Siamo stati inascoltati: tutto ciò che abbiamo richiesto è chiaramente caduto nel dimenticatoio.

Sulle aree interne previste all'articolo 12, con un nostro emendamento abbiamo discusso in Commissione in merito alla possibilità di poter accedere ai finanziamenti da parte dei Comuni più piccoli, che spesso hanno difficoltà e carenze di organico. È passato in cavalleria anche questo.

Vi è poi una questione alla quale Fratelli d'Italia tiene molto. Mi riferisco alle patenti. Al di là delle grandi questioni, in Italia mancano circa 5.000 autisti, numero che arriverà a 17.000 nel prossimo biennio. Il nostro territorio

pullula di vettori stranieri; le nostre strade sono percorse da aziende di autisti che agiscono - secondo noi - in un clima di concorrenza sleale nei confronti degli italiani. In questo caos le aziende italiane sono costrette ad assumere autisti comunitari o extracomunitari, semplicemente perché altrove in pochi giorni si riesce a prendere la patente pagandola 10 o 20 volte meno che in Italia. Da noi, per conseguire la stessa certificazione, impieghi sei mesi; negli altri Paesi la prendi in pochi giorni. Che bella Unione europea!

*Dulcis in fundo* - ripeto quanto detto dai miei colleghi, con in testa il senatore Malan - c'è l'interessante emendamento per gli amanti del *gossip* inserito tra le disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti. Uno penserebbe a qualcosa di più serio e invece no. Eccoci al lascito rabbioso delle vedove del disegno di legge Zan: vietata nelle strade e sui veicoli qualunque forma di pubblicità con un certo contenuto. Evito di leggere il contenuto dell'articolo perché, dietro una patina così politicamente corretta, sappiamo bene che cosa si nasconde.

È un motivo in più per Fratelli d'Italia per votare contro. (*Applausi*).

MARGIOTTA (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, rivolgo un ringraziamento al relatore senatore Astorre, che, seppure in condizioni delle quali parlerò adesso, in due giorni ha svolto un ottimo lavoro.

Le condizioni sono quelle di un monocameralismo di fatto. L'hanno detto già quasi tutti i colleghi intervenuti. Non è una novità di questa legislatura e di questo Governo, ma via via che passa il tempo esso diventa sempre più vigente. Invece del bicameralismo perfetto, mi pare che siamo al monocameralismo imperfetto. Forse la riforma costituzionale del 2016 poteva essere un modo di superare e migliorare una situazione di siffatto tipo.

C'è una piccola consolazione, ma solo per i deputati. Alcuni degli articoli che il Governo aveva inserito nel decreto iniziale corrispondono a richieste approvate ai primi di agosto di quest'anno attraverso un ordine del giorno fatto alla Camera e che poi è diventato traccia di lavoro per il Governo.

Si tratta di un decreto *omnibus*. Ha tantissimi aspetti ed elencarli tutti sarebbe esercizio vano. Mi soffermerò solo su alcune delle cose che ritengo maggiormente positive. Proprio in quanto decreto *omnibus* ci sarebbe piaciuto poterci lavorare anche al Senato. Il decreto è stato decisamente migliorato alla Camera anche grazie all'apporto del Gruppo PD.

Si interviene - ad esempio - su una serie di aspetti del codice della strada ed è una scelta che ritengo positiva. Nella scorsa legislatura la riforma del codice della strada si incagliò nell'8ª Commissione del Senato e in questa legislatura sta vivendo il medesimo destino alla Camera dei deputati. Credo quindi che intervenire attraverso la presente disposizione legislativa su una serie di norme, che correggono e migliorano il codice, sia stata una scelta importante. Allo stesso modo voglio sottolineare l'utile lavoro fatto in materia di autorità portuali, con una serie di interventi, tra cui mi piace citare una

questione apparentemente minore, ma che tale non è, che è quella del cosiddetto recupero dei relitti di navi: ce ne sono infatti tanti nei porti italiani.

Molto positivo è il fondo per la progettazione nelle zone svantaggiate, ovvero quelle interessate dall'Agenzia per la coesione territoriale. Solo dotando per tempo le amministrazioni di progetti validi, dunque di una sorta di parco progetti, potranno essere sfruttati appieno i diversi finanziamenti compresi nel PNRR e non solo: vedremo infatti che nella legge di bilancio, che tra poco sarà all'esame di questo ramo del Parlamento, c'è un'importante previsione di ulteriori fondi da investire nelle infrastrutture.

Sono importanti anche le disposizioni in materia di Piano nazionale di interventi nel settore idrico, a cui il PNRR dedica finanziamenti molto rilevanti, tanto per il settore della grande adduzione, della distribuzione, delle reti e dei sistemi irrigui, quanto per quello delle fognature e della depurazione. Vi sono misure in materia di formazione e attuazione del piano di monitoraggio e, soprattutto, poteri sostitutivi nel caso di inerzia di alcune amministrazioni.

Ci sono poi numerosi interventi in materia di trasporti e logistica, che non sono esaustivi, ma sono certamente importanti. Abbiamo sempre detto che, durante il periodo del *lockdown*, il settore dei trasporti e della logistica, pur essendo quello più colpito, è stato anche quello che ha reagito meglio, non abbandonando mai gli italiani che si potevano muovere nella difficoltà o nell'impossibilità di farlo, tanto su ferro, quanto sull'acqua o sulle strade. Inoltre gli scaffali delle farmacie non sono mai stati vuoti e neanche quelli dei supermercati. Si tratta quindi di un settore che ha sofferto, ma che ha dato una dimostrazione di forza, di generosità e abnegazione. È dunque prevista una serie di interventi in materia, anche in questo caso non esaustivi, ma certamente importanti.

Nel provvedimento in esame ci sono anche interventi di tipo normativo per snellire le procedure di appalto o comunque di realizzazione delle opere. In questa legislatura si è intervenuti più volte: con un primo decreto semplificazioni emanato dal Governo giallo-verde; con un altro fatto dal Conte-*bis* e con un ulteriore decreto semplificazioni, emanato poco tempo fa dall'attuale Governo. Scherzando, dico sempre che bisognerebbe cambiare nome a questi provvedimenti: se li chiamiamo decreto semplificazioni e ne facciamo uno dopo l'altro, rendiamo palese che l'obiettivo della semplificazione non si consegue. A parte la battuta, è evidente che anche in questo caso si tratta di interventi *spot*, mentre è necessario allineare un quadro organico e una cornice complessiva al settore, a cui stiamo lavorando in 8ª Commissione, con l'esame del disegno di legge delega in materia di codice degli appalti.

Un'altra cosa importante che verrà sicuramente posta all'attenzione del Parlamento - forse si sarebbe già potuta sfruttare l'occasione del provvedimento in esame - è il disegno di riforma complessiva del trasporto pubblico locale, a cui ha lavorato tanto una commissione insediata dallo scorso Governo: il testo c'è e bisognerebbe accelerare per analizzarlo, perché si tratta di un tema molto importante.

Ho qualche dubbio sull'Anas, che viene sdoppiata, creando una nuova società che si occupa di tutte le strade a pedaggio, che esce dal perimetro di Ferrovie dello Stato e va sotto la guida diretta del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), con la collaborazione del Ministero delle infrastrutture

e della mobilità sostenibili (MIMS), mentre rimane all'interno del perimetro di Ferrovie dello Stato tutto ciò che non è a pedaggio. Non vorrei che questa parte diventi una sorta di *bad company* e l'altra diventi la *newco* in materia di strade. In ogni caso, c'è un'inversione netta rispetto alla visione della scorsa legislatura, quando invece si ritenne importante immettere ANAS in Ferrovie dello Stato con un disegno organico obiettivamente diverso da quello che è stato poi realizzato in questo tempo. È una scommessa, e vedremo come va.

Sul punto mantengo qualche perplessità, così come le mantengo sui provvedimenti in materia di trasporto aereo. Tutta la vicenda che riguarda Ita e Alitalia ha ancora molte ombre, almeno per quanto mi riguarda, e devo dire che le audizioni del *management* nelle Commissioni competenti non hanno per nulla minimizzato i nostri dubbi; anzi, anche per un certo tipo di atteggiamento del medesimo *management*, tali dubbi e perplessità sono fortemente aumentati, come ho potuto riscontare anche nel ragionamento di altri colleghi.

In conclusione, torneremo ad occuparci di molti dei questi temi che ho elencato, perché sono ancora perfettibili e si può fare di meglio. In quella occasione spero che sarà il Senato a poter avere la prima parola in modo da lavorarci tutti insieme, nel modo migliore possibile. Nel frattempo accontentiamoci di ciò che è stato fatto, che non è poco, ed è anche il motivo per cui il Gruppo Partito Democratico esprimerà un voto favorevole sul provvedimento. (*Applausi*).

ERRANI (*Misto-LeU-Eco*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERRANI (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, colleghe, colleghi, Governo, il mio Gruppo esprimerà un voto favorevole sul provvedimento in esame. Avrò poi modo di sottolineare alcuni elementi critici che non voglio in alcun modo nascondere.

Trovo positivo e significativo che si siano fatte alcune scelte. Penso - ad esempio - al piano per la sicurezza nel settore idrico, un grande tema che esprime una situazione sempre più drammatica nel nostro Paese, anche in relazione al cambio climatico, che richiede una strategia coerente. Si tratta di un intervento fondamentale non solo per il Sud, ma per tutto il Paese, che noi apprezziamo. Vi è la necessità di valorizzare la risorsa acqua e di gestire al meglio le situazioni di criticità su interventi di grande significato per l'assetto idrogeologico del nostro Paese.

I dati anche dell'ultimo piano, pubblicati recentemente, ci dicono però che, rispetto alle potenzialità di spesa, siamo non oltre il 25 per cento. Bisognerà pure che, a partire dal Governo, si prenda atto che qualcosa non va nel modo di gestire la scelta di finanziamento fatta per un tema così importante e la concretezza attraverso cui procede la realizzazione dei progetti. Da questo punto di vista un segnale positivo, grazie al lavoro svolto alla Camera, arriva dal Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, che recupera anche - come qualche collega ha sottolineato - la situazione del Centro

Italia, che appare problematica anche in relazione alle scelte di priorità che il Governo ha fatto e deve fare.

Consentitemi allora di aprire una parentesi ed esprimere sinceramente in quest'Aula una preoccupazione: è un segnale importante e positivo, ma non stiamo prendendo atto con la coerenza necessaria del fatto che la struttura pubblica, la pubblica amministrazione nel nostro Paese, mostra una carenza drammatica nella capacità di progettazione, di gestione delle gare e delle opere pubbliche. Questa mia preoccupazione si rafforza, colleghi, in relazione al PNRR. Certamente prenderemo la seconda *tranche* dei fondi, ma i nodi verranno al pettine e rincorrere questa carenza drammatica, sempre in situazioni emergenziali e con tale logica, per tappare un buco è un problema.

Ci sono poi disposizioni importanti per gli investimenti infrastrutturali quali quelle sui porti e sul miglioramento della rete ferroviaria. Sono scelte che consideriamo utili a sostenere la ripresa del nostro Paese. Allo stesso modo trovo importante, ma forse ancora timida, la regolazione del tema dei monopattini, che è una grande questione relativa alla sicurezza. Non è stato approvato l'obbligo del casco, ma in questa sede desidero dire che invece, a mio avviso, tale obbligo sarebbe una scelta giusta che dovremo riprendere. Vi sono poi alcune modifiche sulla regolazione dell'iscrizione delle automobili. Si tratta, insomma, di provvedimenti che cercano anche di ridurre la farraginosità del sistema Italia. Sono altresì previste agevolazioni per i parcheggi per i disabili e le strisce blu; sono tutte scelte utili, ma che certo non risolvono i problemi.

Mi soffermo invece su due problemi, il primo dei quali lo consideriamo un *vulnus*, un precedente grave per il quale vogliamo dedicare due sollecitazioni al Governo. Mi riferisco all'articolo 7, in relazione al tema di Alitalia. Personalmente sono significativamente critico sulla gestione della vicenda Alitalia nella storia di questi ultimi cinque-dieci anni, ma comunque la si pensi prima di tutto desidero porre un problema di qualità e di trasparenza; peraltro ci sarà una legge sulla concorrenza che parla di trasparenza. Nell'articolo 7 noi stiamo approvando un documento della Commissione europea che non conosciamo e dal punto di vista legislativo - mi rivolgo al Governo - questo è un problema, perché la risposta del Governo, secondo cui per ragioni contrattuali ci sono degli *omissis*, non è soddisfacente né adeguata. Nel dibattito alla Camera abbiamo posto con forza questo problema, lo riproponiamo in questa sede e chiediamo una riflessione su questo punto al Governo. Allo stesso modo chiediamo all'Esecutivo una riflessione e un impegno a rivalutare la questione dell'articolo 2112 del codice civile, rispettandolo, in relazione alla questione dei lavoratori Alitalia. Questo è un tema importante: colleghe e colleghi, non costruiamo dei precedenti che possono rappresentare un problema molto serio e significativo per il futuro, nella gestione di un tema relativo alle relazioni industriali, che richiederebbero in verità un passo in avanti di qualificazione per gestire questa nuova fase (la transizione ecologica, la rivoluzione tecnologica). In verità in questo caso si sta facendo un grave passo indietro.

Infine, ancora una volta dobbiamo porre al Governo un problema che molti Gruppi già hanno sollevato: si devono programmare i lavori del Governo e rispettare l'autonomia del Parlamento. Non è possibile che si lavori

su un provvedimento così complesso, al di là del tema della fiducia, con tempi così ristretti e che non ci sia nemmeno il modo di valutare gli emendamenti, anche perché, fatta la lettura in una Camera, la seconda lettura non esiste più. Poi magari ci troveremo a discutere del bilancio e ci si dirà che dobbiamo fare le tre letture. In verità, non faremo le tre letture, ma i tempi e i modi per valutare il bilancio saranno comunque ristretti.

Lo dico con chiarezza: è il Governo che deve garantire e rispettare il ruolo del Parlamento. Diversamente, non saremo in grado di andare avanti. *(Applausi)*.

PAROLI *(FIBP-UDC)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAROLI *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, colleghi, innanzitutto guardiamo al positivo e ai molti contenuti di questo decreto-legge che avranno buoni effetti sull'economia del nostro Paese. È solo per questo che Forza Italia voterà favorevolmente e sosterrà questo provvedimento. Ci sono contenuti positivi e anche ieri la collega Fiammetta Modena citava quelli relativi alla sua Regione, l'Umbria, ma lo stesso vale per molte altre Regioni che avranno vantaggi infrastrutturali.

Con tutta la nostra buona volontà, colleghi, non possiamo però non essere critici per la gestione di questo provvedimento, per l'*iter* che ha seguito. Come diceva anche il collega che mi ha preceduto, ma l'hanno detto in molti, è evidente che questa ennesima manifestazione dell'attuazione di un monocalmeralismo alternato di fatto deve cessare; lo dico innanzitutto al ministro D'Incà e al Governo. Ci sono sempre stati i due passaggi; basta gestire i sessanta giorni previsti per la conversione di un decreto-legge e fare venti giorni in una Camera e venti giorni in un'altra. Il Governo ha la possibilità di inserire all'ultimo momento, nella seconda lettura invece che nella prima, i temi che sono diventati urgenti e sono inseribili e il terzo passaggio si può risolvere con breve tempo, con una fiducia, come purtroppo accade anche oggi, ma questo renderebbe più dignitoso il nostro lavoro. Infatti, anche in questa situazione, c'è modo e modo per chiamare il Senato ad esprimersi. Non nascondiamoci: noi ci troviamo a votare un decreto-legge a meno di quarantotto ore da quando è iniziato il nostro lavoro in Commissione. Non so se è un record, forse no, ma vi assicuro che per un decreto come questo è davvero difficile da giustificare.

A ciò si aggiunge il fatto, a cui altri colleghi hanno già accennato, che questo provvedimento si può definire a tutti gli effetti una via di mezzo tra un *omnibus* e un mille proroghe. C'è davvero un po' di tutto e questo - perdonatemi se lo dico - aggrava la situazione. Ci sono modifiche al codice della strada, è vero, molto positive in alcuni casi, che prevedono parcheggi dedicati a categorie svantaggiate. C'è la nuova disciplina per la circolazione di monopattini, insieme a cose ben più serie come le nuove norme in materia di infrastrutture autostradali e idriche, queste ultime in particolar modo urgenti. È in particolar modo urgente e utile inoltre, l'introduzione della finanza di progetto.

Trattiamo la delicata transizione Alitalia-ITA e non mancano i rimborsi dei componenti della commissione nazionale per il dibattito pubblico della cui esistenza vengo a sapere tramite questo provvedimento. Perdonatemi, forse sarò male informato ma non so, colleghi, quanti di voi sanno che esiste una commissione nazionale per il dibattito pubblico; prima o poi ci diranno anche di cosa si occupa perché è effettivamente particolarmente strano.

Nel testo troviamo anche - ma ci sta - l'incremento di talune indennità e fondi per alcune componenti della retribuzione del personale non dirigenziale e dirigenziale del MIMS e altre questioni che dovevamo e potevamo affrontare, ma che non sono state trattate, a partire dall'articolo 1, comma 4-*bis*, che qualcuno ha evocato come un richiamo alla legge Zan. Non ritengo che sia questo il tema, anche se viene introdotta la questione del genere e dell'identità di genere nel senso del rispetto che tutti - credo - dobbiamo comunque avere, ma nessuno l'ha mai messo in dubbio.

Il vero problema del citato comma 4-*bis* è che introduce una sanzionabilità senza definire la sanzione, e questo è pericoloso perché oggi decidiamo che un dato comportamento è sanzionabile, ma non decidiamo come. Questo *vulnus* è pericoloso, perché tutti saremmo d'accordo a sanzionare in un certo modo, ma molti di noi - forse tutti - non sarebbero d'accordo a sanzionare con un'altra gravità. In più, si sappia, nella confusione di questo comma 4-*bis* che va modificato, che servirà un intervento, e anche veloce, perché rischiamo di dare ai sindaci di un Comune di 500 abitanti come di un Comune di un milione di abitanti la delega a occuparsi di una sorta di censura. Potrebbe essere infatti che in un Comune si possa valutare un comportamento o un messaggio comunicativo su un cartellone in un certo modo, mentre in un altro Comune lo si potrebbe valutare in altro modo. Ad ogni modo, ripeto, spero che di questo ci si possa e ci si debba occupare.

Dobbiamo poi fare un discorso a parte per l'articolo 11, il rifinanziamento del fondo 394/81 gestito da Simest per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese. Perdonatemi, ma Simest è stata inserita fra le competenze del Ministro degli affari esteri dal Ministero delle attività produttive. Il Ministro degli affari esteri, se ha voluto questa competenza, se ne deve occupare, deve metterci mano (*Applausi*), perché la trasparenza non può essere evocata alternativamente a seconda delle convenienze, e, purtroppo, il comportamento di Simest, in alcune situazioni, è perlomeno oscuro.

Abbiamo presentato un ordine del giorno - ringrazio il Governo per averlo accolto - nel quale specifichiamo che le *mid cap* devono essere - come previsto dalla Banca europea per gli investimenti per tutte le Nazioni - quelle realtà che hanno un personale compreso tra 250 e 2.999 dipendenti; non può essere deciso da Simest che sono le aziende con massimo 1.500 dipendenti, tagliando fuori una grossa fetta di internazionalizzazione per le nostre aziende che, invece, hanno bisogno di risorse e di aiuti. Allo stesso modo, non ci possono essere determinate del comitato di gestione assunto dopo l'apertura dei bandi, con i relativi elementi informativi, e, per essere finanziati - bisogna essere chiari - non basta avere il requisito di imprese esportatrici, ma serve che ci sia una presenza all'estero, altrimenti (stiamo parlando di 800 milioni più 400 milioni) queste risorse non verranno utilizzate adeguatamente. Questo non possiamo permettercelo.

Dopodiché, dobbiamo affrontare anche ciò che non c'è e che è stato affrontato in modo assolutamente inadeguato. In questo provvedimento abbiamo inserito fondi (qualche milione) per aumentare la capacità di accosto per il traghettamento nello Stretto di Messina. È una sciocchezza: bisogna fare il ponte; bisogna fare questo benedetto ponte! (*Applausi*).

Continuiamo a giustificare il fatto che non si affronti il tema perché divisivo. Colleghi, oggi questo tema è divisivo innanzitutto e soprattutto per i nostri cittadini del Sud, per gli abitanti della Sicilia, che sono tagliati fuori dal Paese.

Per fare un esempio, che tra l'altro riguarda anche un nostro collega, seppur non proprio un frequentatore di quest'Aula, Renzo Piano a Osaka ha progettato ormai da molti anni l'aeroporto, che è stato costruito su un'isola artificiale collegata al Giappone con un ponte a traliccio a due piani di ben 3.750 metri che arriva ad essere il più lungo del mondo. In Giappone si fa un'isola e si collega alla terraferma, mentre in Italia mandiamo i treni in Sicilia, li smontiamo, li carichiamo su una nave, li rimontiamo in Sicilia e li facciamo ripartire. (*Applausi*). Tutto questo nel 2021.

Lo stesso vale per il superbonus. Insieme alla nostra presidente Anna Maria Bernini siamo impegnati perché il superbonus non sia una cosa farlocca. Abbiamo ascoltato tutti il presidente Draghi che è venuto qui e ha detto che fino al 2023 verrà prorogato, ma non si può prevedere una proroga, facendo in modo che tutto concorra a non utilizzarlo. Infatti, o si mette a disposizione dei cittadini una pianificazione, con le condizioni affinché venga utilizzato, altrimenti con più coraggio si dica che il superbonus non c'è. (*Applausi*). Su questo dico in ogni caso, con tutte le forze politiche che vorranno condividere, che almeno per il 2022 il superbonus va prorogato, così come previsto.

Come ho già detto, Forza Italia non farà mancare un sostegno responsabile a questo decreto, ma non può essere un sostegno acritico, così come non possiamo esimerci dal chiedere un di più al Governo - ci aspettiamo davvero di più - perché lo dobbiamo al lavoro dei tanti italiani che in questa fase non si stanno sottraendo a un impegno appassionato per ricostruire il Paese e non possiamo mancare noi. (*Applausi*).

CORTI (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, il provvedimento in esame è molto articolato, contenendo disposizioni complesse in materia di sicurezza, infrastrutture, trasporti e circolazione stradale.

Molte delle modifiche al codice della strada previste sono in linea con quanto la Lega propone da tempo, come, ad esempio, la possibilità di effettuare presso officine esterne autorizzate le revisioni periodiche dei veicoli pesanti, l'introduzione di aree dedicate alle donne in gravidanza e alle famiglie, incentivi ai Comuni per riservare la sosta gratuita sulle strisce blu alle persone

con disabilità e disposizioni in materia di circolazione di prova, che prevedano che i veicoli non immatricolati e quelli muniti di carta di circolazione possano circolare con l'autorizzazione di prova per motivi connessi a prove tecniche, sperimentali, costruttive o dimostrazioni e trasferimenti per ragioni di vendita o allestimento.

Da fiero rappresentante delle aree interne e montane più disagiate dell'Appennino modenese conosco bene quali sono le criticità viarie e la carenza di infrastrutture in cui si trova, ad esempio, il distretto ceramico di Sassuolo e tutta l'area dell'indotto economico circostante e come Lega conosciamo bene l'importanza degli assi di penetrazione che dovrebbero collegare rapidamente i centri produttivi con le aree più periferiche, quasi sempre sprovviste di adeguati trasporti e telecomunicazioni. Tutti i giorni tocchiamo con mano l'isolamento e il conseguente spopolamento di piccole comunità di montagna che, una volta desertificate, saranno popolate soltanto da lupi e cinghiali. Penso con affetto, nel mio collegio, ad alcune piccole comunità, Guscioia, Piandelagotti e Sant'Anna Pelago che, sebbene siano delle piccole eccellenze culturali, agricole, imprenditoriali e turistiche, sono penalizzate dall'immenso divario digitale e viario rispetto ad altre realtà. Nonostante tutto ciò, queste comunità lottano disperatamente per sopravvivere.

In modo particolare, dovremmo pensare a questi cittadini e contribuenti quando ci apprestiamo a votare provvedimenti inerenti ad infrastrutture e mobilità sostenibili. Pensiamo al caso dell'Agenzia per la mobilità di Modena, che dovrebbe prendersi cura dei trasporti scolastici per le aree interne della Provincia di Modena, dove i ragazzi di alcune frazioni di alta montagna devono prendere un mezzo pubblico alle 6 del mattino per rientrare alle 16, perché non ci sono i fondi. L'Agenzia per la mobilità di Modena - abbiamo qui le risposte - dice che non si può fare nulla; non c'è nulla da fare e questi ragazzi si dovranno arrangiare almeno fino al 2022. Ebbene, da noi le gelate sono già dietro l'angolo e la neve sta arrivando, ma questo vale per tutte le aree interne di montagna di questa penisola. Dobbiamo immaginare che questi ragazzi, che hanno un diritto allo studio e quindi alla mobilità, debbono attendere al freddo e al gelo quello che non arriva o forse arriverà.

Desidero comunque ricordare che, grazie a un emendamento targato Lega, anche le macchine agricole verranno classificate di interesse storico o collezionistico, purché la data di costruzione sia precedente di almeno quarant'anni a quella della richiesta di riconoscimento. Può sembrare poca cosa, ma auspico che questo sia solo l'inizio di un nuovo approccio costruttivo della politica a favore del motorismo storico, un mondo che crea un indotto di oltre due miliardi di euro e che, se tutelato e incentivato come la Lega da tempo auspica, potrà generare ulteriore ricchezza e bellezza. Ma la politica deve anche vigilare su quanto ancora, seppure votato ed approvato da questo Parlamento, giace sulle scrivanie ministeriali: mi riferisco ad esempio ai decreti attuativi sulle targhe storiche, che da troppi mesi ancora non vedono la luce. Ogni giorno che passa non è solo un giorno mancato per questo provvedimento, ma è soprattutto un giorno di mancato introito per le casse dell'erario: ricordiamocelo bene.

Collegati a questo decreto-legge, la Lega ha presentato in Commissione al Senato ben undici ordini del giorno che vanno nella direzione di semplificare con buon senso alcune norme per agevolare la vita dei cittadini. Mi permetto una breve sintesi di questi undici ordini del giorno, già in parte citati anche ieri dai miei colleghi, anche se sono stati in parte riformulati o trasformati in raccomandazione dal Governo; sono tutte proposte pratiche e realizzabili in tempi rapidi. Si tratta di ordini del giorno come quello inerente ai segnali luminosi per uniformare ad almeno tre secondi la durata minima del semaforo giallo (problema sempre sotto gli occhi di tutti i cittadini che usano un'automobile o un altro veicolo).

Mi riferisco anche all'esenzione dall'obbligo di revisione per i veicoli ultratrentennali o iscritti ai registri storici che si desidera esportare, molti dei quali rischiano di essere venduti all'estero senza la dovuta radiazione della targa, con conseguente danno erariale per lo Stato. Possibile che nessuno ci abbia mai pensato? Strano. Ma noi del territorio, come Lega, recepiamo anche queste indicazioni e le portiamo in Parlamento.

Mi riferisco inoltre all'esenzione dell'obbligo di revisione per i veicoli con revisione scaduta, i cui proprietari hanno la possibilità, senza incorrere in sanzioni, di recarsi tramite apposita autocertificazione presso il centro di revisione a loro più vicino; non è che una cosa di normale buon senso, accolta molto positivamente dal relatore Astorre, che ringrazio.

Mi riferisco all'obbligo per tutti gli scuolabus di dotarsi di cinture di sicurezza per gli studenti entro la fine di quest'anno; agli incentivi per il conseguimento della patente per la guida dei veicoli destinati al trasporto di persone e merci; alla destinazione delle risorse per l'assunzione di nuovo personale qualificato presso le motorizzazioni civili, per sopperire alla carenza di organico ormai decennale. Mi riferisco - e ringrazio particolarmente la collega, senatrice Saponara, per la proposta che io da montanaro vivo e sento particolarmente - all'ordine del giorno che prevede l'estensione della misura Resto al Sud, oltre che alle isole minori, lagunari e ai Comuni insulari, anche ai Comuni montani: una sorta di "Resto in montagna" per prevenire la desertificazione. Questo non è poca cosa, almeno negli intenti.

Mi riferisco al reperimento delle risorse per l'avvio dei lavori sulle funivie di Savona, che il collega Ripamonti perora da diverso tempo, e allo sblocco del progetto della tangenziale di Demonte e allo stanziamento di risorse destinate alla realizzazione della variante tra Pieve di Teco e Ormea e alla messa in sicurezza della strada statale 28.

Sono tutte proposte di buon senso che arrivano dal territorio e che ci fa piacere siano state accolte in Commissione. Questi ordini del giorno arricchiscono il provvedimento e stimolano molti altri interventi a favore dei cittadini; mi congratulo, quindi, con il Governo per averli presi in considerazione e ringrazio tutti i colleghi che in Commissione li hanno sostenuti, benché il tempo sia stato veramente molto limitato. Ora attendiamo fiduciosi che questi ordini del giorno si trasformino in atti concreti da parte del Governo, cui seguiranno ovviamente ulteriori proposte della Lega.

Tornando al testo del decreto-legge in esame, tutti i provvedimenti sono ovviamente perfettabili. In tema di monopattini elettrici esprimiamo

rammarico per quella che, a nostro giudizio, è un'occasione mancata. Nonostante alcune novità positive introdotte in Commissione alla Camera, grazie al contributo della Lega, come ad esempio il divieto di transito e sosta sui marciapiedi per questi monopattini, nonché la riduzione da 25 a 20 chilometri orari della velocità, la previsione di confisca in caso di modifiche che ne aumentino le prestazioni, purtroppo molti altri nodi sul fronte della sicurezza stradale sono ancora aperti, soprattutto con riferimento alla obbligatorietà del casco e alla questione delle targhe e delle assicurazioni.

Grazie alla Lega siamo entrati nel merito di alcune scelte sui monopattini e sulle auto elettriche, di alcune problematiche della motorizzazione, degli estremi disagi che ci sono in questo Paese. Avremmo sperato che il Governo osasse di più con questo decreto-legge. *(Applausi)*.

Rimaniamo tuttavia fiduciosi che si possa in futuro fare meglio e rimarremo sempre proattivi su questi temi. Abbiamo comunque avuto successo sui temi del lavoro portuale, delle infrastrutture, della vocazione marittima del nostro Paese. Abbiamo reperito fondi e investimenti e siamo riusciti anche a semplificare opere pubbliche, come la diga di Genova, a rivedere questioni che erano ferme, come la autostrada A22 e le opere olimpiche, che finalmente saranno avviate.

In merito alla A22, già citata ieri dal presidente Coltorti, ribadisco l'importanza dell'opera come prolungamento naturale della bretella Sassuolo-Campogalliano; quest'opera è il vero banco di prova per quella buona politica in cui tutti gli imprenditori e gli operatori, non sono del comparto ceramico, ma anche di quello biomedicale, del turismo, del tessile, della meccanica, dell'agricoltura, credono ancora. *(Richiami del Presidente)*.

Signor Presidente, sto terminando. È evidente che è stato fatto un grande lavoro di collaborazione tra tutte le componenti della maggioranza di questo Governo, almeno in Commissione, nel poco tempo a disposizione; ma è altrettanto evidente che non possiamo più far attendere queste opere di primaria e strategica importanza, cui speriamo si aggiungono a breve molte altre.

Mi permetto di sottolineare l'egregio lavoro svolto in brevissimo tempo dai componenti dell'8ª Commissione, dal presidente Coltorti e dal relatore senatore Astorre, che ringrazio.

Benché, come accennato prima da tutti i colleghi, il Senato sia stato svilto nella discussione su questo provvedimento, annuncio comunque il voto favorevole del Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione. *(Applausi)*.

DI GIROLAMO *(M5S)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO *(M5S)*. Signor Presidente, colleghi, mi voglio rivolgere soprattutto al Governo. Il mio primario ringraziamento va ai colleghi deputati, che hanno avuto l'onore di dare un contributo e di migliorare questo decreto-legge, visto che a noi non è stato concesso. Purtroppo i tempi lunghi

dei lavori alla Camera hanno contratto i nostri tempi e questa volta ne abbiamo sofferto noi, che siamo i senatori della Repubblica. A questo oggi si aggiunge anche la questione di fiducia posta dal Governo. Credo che, anche ascoltando tutti gli interventi dei nostri colleghi, possiamo dire che il tema più largamente condiviso è proprio quello dell'insofferenza dei Gruppi rispetto a queste dinamiche. (*Applausi*).

Per questo vorrei scuotere il Governo, affinché ci renda più partecipi nella gestione e nelle dinamiche dei provvedimenti.

Passando al merito del contenuto, dopo questa doverosa premessa sul metodo, inizio dal codice della strada. Le modifiche che sono state apportate inizialmente prevedevano solo ed esclusivamente un rafforzamento della sicurezza nella circolazione stradale, introducendo il cosiddetto codice rosa. Tuttavia, durante i lavori alla Camera, ci sono state numerose modifiche.

Principalmente, voglio ricordare la modifica apportata all'articolo 1 del codice della strada, dove viene inserita per la prima volta la parola ambiente, che credo sia espressione cosa molto *in auge* in questi giorni. Devo riconoscere che le finalità riportate nel testo sono quelle che portano a perseguire la finalità ambientale tra i primi scopi dello Stato. Sembra una cosa da niente, ma non lo è, se pensiamo che la tutela e l'attenzione all'ambiente, oggi più che mai, devono avere una corsia preferenziale da percorrere.

Come legislatori, noi abbiamo l'obbligo morale di perseguire questo fine e di raggiungere gli obiettivi che il Paese, l'Europa e il mondo intero si sono dati. È per questo che, come MoVimento 5 Stelle, possiamo riconoscere l'avvio di un percorso che ormai stiamo tracciando e che, colleghi, stiamo tracciando insieme.

Di questo non possiamo che essere felici e registrare la differenza nel modo in cui ci guardate. Non ci guardate più con quell'ambiguità che c'era nei vostri occhi fino a qualche tempo fa, quando il MoVimento 5 Stelle entrò in Parlamento fissando tra le sue stelle una priorità importante, che è proprio quella dell'ambiente che è nel nostro simbolo.

C'è dell'altro in questo decreto. In particolare, vi è un tratto davvero innovativo per il nostro Paese, che ci avvicinerà, in termini di sensibilità ambientale e faunistica, ad altri Paesi decisamente più avanzati di noi in questo ambito. Sto parlando dell'obbligo di prevedere, durante la fase di progettazione di nuove opere stradali, autostradali e ferroviarie, infrastrutture complementari chiamate corridoi verdi; delle infrastrutture che saranno utili a consentire il passaggio in sicurezza della fauna selvatica. Mi auguro che, quanto prima, questa visione possa essere ulteriormente ampliata e possa permettere di prevedere la realizzazione di veri e propri ecodotti anche sulle infrastrutture già esistenti.

Non è possibile, infatti, che oggi, nel 2021, siamo costretti ancora a leggere notizie che riportano le morti di animali selvatici come cervi o addirittura orsi, quindi specie protette, perché non riusciamo ad arginare la loro introduzione sulle carreggiate delle nostre infrastrutture stradali e autostradali. È un fenomeno lontano anni luce da quello che l'Unione europea si è prefissato come obiettivo strategico, ovvero quello di dimezzare il numero dei feriti gravi entro il 2030 e di azzerarlo entro il 2050. Vorrei vedere, infatti, come un automobilista possa rimanere illeso dopo un urto con un animale di

stazza grande, come un cervo o un cinghiale, a velocità sostenuta. Sembra strano ed illogico, ma oggi parliamo ancora di questo. Registriamo, però, un passo avanti anche se, come MoVimento 5 Stelle, vogliamo puntare a molto di più.

Così come risulta incredibile ancora oggi che i piani economico-finanziari delle concessioni autostradali siano oggetto di ulteriori proroghe. Signori del Governo, dobbiamo dircelo chiaramente. Dobbiamo essere chiari con i nostri elettori, dobbiamo essere chiari con i cittadini e dobbiamo essere chiari anche con noi stessi: ci sono concessioni che non sono in ritardo di mesi, ma di anni. La rimodulazione dei piani di gestione permetterebbe di applicare quel nuovo sistema tariffario unico del pedaggio, definito nella delibera n. 17 del 2019 dell'ART (Autorità di regolazione dei trasporti), che andrebbe solo a favorire l'utenza in termini di economicità del pedaggio e della certezza degli investimenti in manutenzione. (*Applausi*). Io vorrei dire basta a queste proroghe e andiamo avanti con l'applicazione delle norme, che esistono e ridanno un senso e un equilibrio ai rapporti tra Stato e privato, a favore dello Stato e del cittadino naturalmente.

Poi c'è la questione della *Newco* interamente controllata dal MEF, soggetta a controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Si prevede che ad essa vengano trasferite tutte le funzioni che ad oggi sono attribuite ad ANAS, con l'esclusivo riguardo delle autostrade statali a pedaggio. Io ritengo che questa è un'ottima soluzione; una soluzione che va nella giusta direzione, ovvero quella del ritorno delle concessioni nelle mani dello Stato.

A mio parere, se questa soluzione fosse stata attuata prima, allora ci saremmo evitati di leggere nel decreto delle soluzioni ambigue come quella trovata per la A22 (la cui concessione è scaduta, lo ricordo, nel 2014), che riguarda la finanza di progetto.

Io dico una cosa: su questa tematica in particolare, dovremmo acquisire un parere del Governo relativamente ad eventuali profili di incompatibilità di questa norma con quella europea in materia, perché ricordiamo che è notizia di pochi mesi fa di una lettera pervenuta all'Italia da parte della Commissione europea in cui c'era la comunicazione della messa in mora dell'Italia al fine di garantire la corretta attuazione delle norme comunitarie in materia di appalti pubblici e di contratti di concessione. Secondo il diritto dell'Unione europea, infatti, la proroga di una concessione equivale a una nuova concessione e può essere aggiudicata solo mediante una procedura di gara. Sarebbe paradossale ricevere da Bruxelles un deferimento alla Corte di giustizia europea, uno scenario che questo Governo, come qualunque altro Governo, dovrebbe evitare.

Tornando al codice della strada, le modifiche apportate sono state davvero molte e siamo sinceramente fieri che i lunghi anni di lavoro, di contrattazioni, di trattative, di tentativi di convergenze con gli altri gruppi politici non si siano persi nel nulla. Fortunatamente, non è stato questo il caso, come non è stato il caso di mandare in fumo investimenti di un intero settore, cioè quello della micromobilità elettrica comunemente definita nell'ambito dei monopattini. Colleghi, quante volte vi abbiamo sentito fare battute, rilasciare

interviste attraverso le quali si tentava di demonizzare questi innovativi strumenti? Molti l'hanno definita una stretta sul settore, quella che è contenuta in questo decreto, invece dobbiamo essere nuovamente onesti, ma dobbiamo esserlo tutti e dire che al contrario si tratta di una stretta necessaria che salva l'esistenza e la circolazione dei mezzi di micromobilità nelle nostre città. Si è evitato di lasciare tanti cittadini senza una parte fondamentale della mobilità urbana e ricordiamo apertamente che la vera stretta sarebbe stata quella di imporre l'obbligo del casco a tutti, quando invece è stato imposto solo ai minori ed in virtù della loro sicurezza personale; la vera stretta sarebbe stata quella di imporre l'obbligo dell'assicurazione e della targa o addirittura il divieto di circolazione di questi mezzi nelle ore serali ai minorenni. Su questo e sulla delicata questione per noi fondamentale delle concessioni autostradali, non ci fermeremo e continueremo a lavorare e se necessario anche a dare battaglia.

Resta il fatto che in questo provvedimento mettiamo al loro posto tanti tasselli, tutti importantissimi ed è questa la politica che gli italiani oggi ci chiedono in questo frangente. Dichiaro pertanto il voto favorevole del MoVimento 5 Stelle. (*Applausi*).

DE FALCO (*Misto*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, voglio partire da un punto molto semplice, che non interessa forse nessuno, quindi potete continuare a parlare, cioè che avevo dato la fiducia a questo Governo a suo tempo. Ora, però, la fiducia di una sola persona, di un solo parlamentare, quando il Governo ha circa il 90 per cento del sostegno parlamentare, è del tutto irrilevante e allora non parlo in termini politici di sostegno al Governo, ma in termini giuridici. Ho sentito quasi tutti i miei colleghi che sono intervenuti lamentare il fatto che il Governo ci ha lasciato meno di quarantotto ore di tempo per esaminare un provvedimento *omnibus* a senso unico alternato, come si dovrebbe dire, che svuota il Parlamento e ci si lamenta nei confronti del Governo. Si chiede al Governo di rispettare il Parlamento. Signori, voi state chiedendo al Governo di rispettarvi, cioè non avete e non avrete la dignità di pretenderlo. Tendete le mani, ma non per soccorrere qualcuno dal mare, voi tendete le mani perché il Governo ci lasci qualcosa. Questa è la verità, perché voi non avete il coraggio e la dignità di pretendere il rispetto del Governo.

In questo provvedimento - l'avete detto tutti - non sappiamo cosa ci sia esattamente. Abbiamo letto i titoli e vi sono stati annunciati.

La verità è che qui dentro c'è lo scardinamento del diritto del lavoratore, c'è lo scardinamento delle relazioni sindacali. Anche se qualcuno alza la voce e critica, non ha poi il coraggio di essere coerente e conseguente. Bisogna pretenderli, i diritti. Se quanto è scritto all'articolo 7 non vi va bene (e non vi va bene), non potete votare la fiducia a questo Governo, come non la voterò io.

Ci sono tre punti, Presidente (sarò velocissimo).

Questo è un provvedimento illegittimo che svuota il Parlamento, in quanto è un decreto *omnibus* (il Presidente della Repubblica l'ha detto più volte).

In secondo luogo, è viziato, perché alla base dell'articolo 7 c'è un atto segreto: è inammissibile e inaccettabile, in democrazia, che si converta in legge un provvedimento sulla base di un atto segreto.

Il terzo punto, Presidente, è la cessione d'azienda, che è composta da capitale, strumenti e uomini, però in questo caso no: passano soltanto i capitali, gli *asset* e i bulloni, ma gli uomini e i contratti; i lavoratori sono lasciati soli e nudi davanti all'imprenditore padrone, questa è la verità.

PRESIDENTE. Procediamo dunque alla votazione.

### *Votazione nominale con appello*

PRESIDENTE. Indico la votazione dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 94, secondo comma, della Costituzione e ai sensi dell'articolo 161, comma 1, del Regolamento, la votazione sulla questione di fiducia avrà luogo mediante votazione nominale con appello.

Ciascun senatore potrà votare esclusivamente dal proprio posto, dichiarando il proprio voto.

Ricordo che è necessario evitare assembramenti (che si sono già costituiti prima ancora di partire).

Estraggo a sorte il nome del senatore dal quale avrà inizio l'appello nominale.

*(È estratto a sorte il nome del senatore Rufa).*

Invito il senatore Segretario a procedere all'appello, iniziando dal senatore Rufa.

LAFORGIA, *segretario, fa l'appello.*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Proclamo il risultato della votazione nominale con appello dell'articolo unico del disegno di legge n. 2437, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia:

Senatori presenti	225
Senatori votanti	224

Maggioranza	113
Favorevoli	190
Contrari	34

**Il Senato approva.** (v. *Allegato B*).

Risultano pertanto preclusi tutti gli emendamenti e gli ordini del giorno riferiti al testo del decreto-legge n. 121.

Sospendo la seduta.

*(La seduta, sospesa alle ore 14,22, è ripresa alle ore 15).*

### **Presidenza del vice presidente TAVERNA**

#### **Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (ore 15)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*), ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, alle quali risponderanno il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro della giustizia.

Invito gli oratori ad un rigoroso rispetto dei tempi considerata la diretta televisiva in corso.

Il senatore Stefano ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02911 sull'attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, per tre minuti.

STEFANO (PD). Signor Presidente, signor Ministro, il decreto-legge in materia di rilancio dei settori agricoli in crisi ha previsto già nel 2019, nell'ambito del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, uno stanziamento di 150 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021, per sostenere la rigenerazione della olivicoltura, che in Puglia è stata - come sappiamo - infetta da xylella fastidiosa. In attuazione di questo disposto, il decreto del Ministro delle politiche agricole del 6 marzo 20, di concerto con il Ministro del Sud e della coesione e con il Mise, ha previsto la ripartizione dei 300 milioni di euro complessivi ed istituito, per garantire piena attuazione del piano straordinario, un comitato di sorveglianza, prevedendo le sue riunioni con cadenza almeno semestrale.

Diverse disposizioni del citato decreto ministeriale stabiliscono le funzioni cui è chiamato il comitato di sorveglianza. Tra le numerose, mi piace richiamare la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli importanti interventi, quali, innanzitutto, la rimozione delle piante disseccate e infette a causa della xylella o il reimpianto degli ulivi, sempre nelle zone infette, o ancora la riconversione verso altre culture.

Con un comunicato del 30 aprile 2020 il Ministero ha annunciato l'insediamento del comitato di sorveglianza. Ora, a distanza di un anno e mezzo, molti attribuiscono alla mancata convocazione dello stesso comitato la responsabilità di aver congelato lo stanziamento delle risorse per i numerosi progetti già predisposti.

Trovo ultroneo ribadire che, per la completa attuazione di quel piano straordinario, è per noi elemento dirimente l'effettivo impiego delle risorse stanziato. Anzi, bisognerebbe aggiungerne delle altre.

Io intendo chiedere al signor Ministro quali iniziative intenda assumere per assicurare la effettiva erogazione delle risorse e se il Ministero abbia fatto tutto quello che era nelle sue possibilità, giacché, anche nelle audizioni fatte in Regione nelle ultime settimane, è stato affermato che è colpa del Dicastero non aver osservato i tempi e gli adempimenti.

**PRESIDENTE.** Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, senatore Patuanelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

**PATUANELLI,** *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* Signor Presidente, ringrazio gli onorevoli interroganti.

Come giustamente ricordava il senatore Stefano, già con decreto interministeriale del 6 marzo 2020, n. 2484, è stato approvato il piano di riparto dei 300 milioni di euro per la rigenerazione olivicola della Puglia e sono stati istituiti un tavolo di coordinamento emergenza xylella, con il compito di valutare l'attuazione dell'intero piano e decidere l'allocazione delle risorse tra le diverse misure, e un comitato di sorveglianza, istituito con decreto ministeriale nell'aprile 2020, con il compito di esaminare i singoli provvedimenti attuativi.

Occorre rilevare che, a differenza del tavolo di coordinamento, il comitato di sorveglianza si è riunito il 30 aprile 2020, il 22 maggio 2020, il 18 febbraio 2021 ed è stato consultato anche in data 19 giugno 2020.

Il piano di riparto ha previsto diverse allocazioni. Tre sono le misure principali, poi vi è una serie di misure più piccole, da pochi milioni di euro. La misura principale è il sostegno reddito, 120 milioni di euro che sono stati interamente - ripeto, interamente - erogati dal Ministero alla Regione Puglia. Quanto allo stato di attuazione, però, non disponiamo di informazioni rispetto alle risorse effettivamente trasferite alle imprese danneggiate.

Per quanto riguarda la misura che prevede il reimpianto di ulivi in zona infetta, vi è un intervento fondamentale da 40 milioni di euro. Per questa misura, sappiamo che - come comunicatoci il 25 ottobre 2021 dalla Regione Puglia - sono state presentate complessivamente 8.133 domande; richieste di espianto di 3,8 milioni di alberi su 31.900 ettari, con un fabbisogno complessivo di circa 222 milioni, ma non abbiamo maggiore contezza rispetto alle motivazioni delle richieste delle singole aziende.

La terza misura di rilievo è quella da 25 milioni di euro per la riconversione verso altre colture. La lista delle specie resistenti a xylella è stata da poco approvata dal Comitato fitosanitario nazionale e il relativo provvedimento è in fase di adozione rispetto alle risultanze del Comitato stesso.

Ciò premesso, abbiamo convocato per il giorno 11 novembre il tavolo di coordinamento proprio per capire meglio le criticità e le problematiche ed eventualmente affrontarle rispetto a queste misure, posto che tutte le altre sono già in fase di avvio e di attuazione e non hanno bisogno di intervento ulteriore del Ministero.

Per concludere sulle ulteriori iniziative che il Ministero intende intraprendere per la salvaguardia dell'economia agricola pugliese colpita da xylella, facciamo presente che il 1° ottobre 2021 abbiamo richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per le politiche di coesione il rifinanziamento del piano xylella a valere sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione per il 2021-2027 per un importo di 500 milioni. Oltre a questo, ci sono 100 milioni nel Piano nazionale di ripresa e resilienza nella procedura di meccanizzazione destinata al tema dell'olio d'oliva, e quindi a supporto dei territori che lo producono, e ieri è stato dato dalla Conferenza Stato-Regioni il concerto sul decreto da 30 milioni che riguarda sempre il comparto olivicolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Stefano, per due minuti.

STEFANO (*PD*). La ringrazio, signor Ministro, per le informazioni che lei ci ha voluto dare. Credo sia utile per tutti avere le informazioni necessarie anche per fare delle sollecitazioni a livello territoriale.

L'invito che le rivolgo personalmente è su due fronti: quello di essere severo nell'attuazione delle procedure, perché il territorio è mortificato e devastato da questo patogeno e abbiamo la necessità di riconvertire, di ricominciare; in secondo luogo, di seguire le iniziative appena citate del Governo, attraverso le quali rifinanziare con nuove risorse ulteriori progetti.

Parliamo di un fenomeno enorme, e lo ha detto bene lei: a fronte di 20 milioni di euro disponibili, con 8.281 domande di reimpianto la richiesta supera i 220 milioni.

Abbiamo necessità di dare risposta agli agricoltori, ai proprietari dei nostri oliveti pugliesi, perché non possiamo tradirli doppiamente nella aspettativa che hanno maturato per tanto tempo, ma anche rispetto alla possibilità di avere un aiuto per ridare anche una conformazione paesaggistica che sia degna della immagine della Puglia nel mondo.

PRESIDENTE. Il senatore Bergesio ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02914 sulle campagne internazionali contro il consumo di carne e sul sostegno al settore della zootecnia, per tre minuti.

BERGESIO (*L-SP-PSd'Az*). Signor Ministro, ancora una volta siamo in quest'Aula a chiedere l'attenzione sua e del Governo a difesa della dieta mediterranea e, su tutto, per combattere la ormai troppo invasiva comunicazione per cui la carne sintetica sarebbe migliore di quella proveniente dalla nostra zootecnia nazionale.

Sono ormai due anni che EAT-Lancet Commission ha pubblicato un *report* nel quale viene delineata una strategia per un'alimentazione universale, andando nei fatti a omologare le scelte dei consumatori. Tali posizioni integraliste stanno influenzando anche gli orientamenti della Commissione europea sulla transizione ecologica, la quale pare stia finanziando, con i soldi della ripresa economica post-Covid, la ricerca sui cibi sintetici. Non vogliamo essere complottisti, ma molti organi di informazione riportano di oltre due milioni di euro concessi a multinazionali olandesi sostenute da fondi in cui hanno investito anche attori, magnati dell'informatica, dei *social* e dello sport. È ormai in atto un'evidente strategia per screditare il *made in Italy* a favore di modelli alimentari assolutamente lontani dalla nostra cultura, dalla tradizione, dalla stagionalità che sono basati sulla promozione di cibi ultraprocesati e sintetici che vengono promossi senza aver verificato le conseguenze. E questo è gravissimo.

Occorre pretendere dai regolatori europei e da quelli nazionali la massima rigidità nel valutare gli effetti di questi prodotti sintetici anche a lungo termine sulla salute e sulla dieta dei nostri consumatori.

Queste posizioni indeboliscono poi le filiere e la competitività delle filiere agroalimentari italiane, già duramente provate dall'emergenza sanitaria, con lo *stop* alla ristorazione e il calo delle vendite e dei prezzi, a cominciare dal settore zootecnico, che conta - lei lo sa - 115.000 aziende attive nel nostro Paese, 250.000 occupati e un patrimonio di 17 miliardi di euro (80 miliardi si valuta il giro d'affari al consumo). Ad avvantaggiarsene sono le multinazionali del cibo, che stanno investendo in tecnologie innovative per produrre carni sintetiche.

Il tentativo è insinuare nell'opinione pubblica che la carne rossa danneggi la salute dei consumatori, che gli animali negli allevamenti siano maltrattati e che la zootecnia produca spreco di acqua e generi un'elevata emissione di anidride carbonica. Questa non è la visione reale. In Italia gli allevamenti hanno adottato tecniche di produzione a basso impatto ambientale, con un'attenzione particolare al benessere animale.

Noi le vogliamo chiedere, signor Ministro, che cosa intende fare, in questo momento di grave difficoltà, per rendere competitiva la zootecnia, anche attraverso i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, soprattutto perché la transizione ecologica deve diventare un motivo non per favorire la carne sintetica, il pesce sintetico o qualsiasi altra roba sintetica, ma per investire in politiche attive mirate alla crescita sostenibile delle filiere agroalimentari italiane, a difesa della salute e della libertà di scelta dei consumatori. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, senatore Patuanelli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

PATUANELLI, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*. Signor Presidente, ringrazio gli onorevoli interroganti. Dividerò in due parti il mio intervento, perché mentre venivo qui e pensavo alla risposta a questa interrogazione, ho ripensato al film «Matrix» - penso che tutti voi lo

ve lo ricordate bene - quando il gruppo di Morpheus si accorge che la realtà in cui viviamo è virtuale e si cala nel mondo reale, dove gli uomini sono delle batterie attaccate con un cavo. Per sopravvivere in quel mondo devono mangiare una pappa piena di proteine, vitamine, eccetera; un nutriente senza gusto, prodotto in modo sintetico. Se c'è qualcuno che pensa che quello sia il modello di riferimento a cui dobbiamo portare il mondo intero, con sistemi alimentari prodotti in laboratorio e nelle fabbriche, sappia che questo è sbagliato e che non avrà mai possibilità di strada. (*Applausi*).

La strategia One Health non deve essere confusa con la strategia *one diet*, perché non esiste una dieta unica che vada bene per ciascun essere umano. E non esiste un cibo buono che fa bene e un cibo insano che fa male. Esistono diete equilibrate. Gli eccessi fanno male, ma il consumo equilibrato di proteine animali, di proteine vegetali e di tutti i tipi di nutrienti è l'unico modo che abbiamo per fare una vita sana, magari accompagnata da un po' di attività sportiva. (*Applausi*).

Ciò detto, è chiaro che il settore della zootecnia, oltre a questi attacchi, presenta anche delle criticità legate alla revisione della nuova PAC; sappiamo benissimo che i percorsi di convergenza interna porteranno a una riduzione degli interventi a favore della zootecnia. È proprio per questo che stiamo costruendo, nella nuova PAC e nel Piano strategico nazionale, degli ecoschemi dedicati alla zootecnia, in particolare due. Avremo uno schema al quale si potrà aderire, ovviamente su base volontaria, attraverso due livelli di impegno: il primo prevede un pagamento finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei consumi di antimicrobici negli allevamenti, che sarà verificato attraverso il sistema ClassyFarm; mentre un secondo livello di impegno, più alto, prevede un pagamento per l'attività di pascolo unitamente all'adesione al Sistema di qualità nazionale per il benessere animale. Visto il percorso che ha fatto la zootecnia, si tratta anche di far vedere quanto di buono quella filiera ha fatto, affidando all'organismo di certificazione la verifica del rispetto dell'impegno di pascolamento.

Ma non c'è soltanto questo. Nella legge di bilancio abbiamo riproposto la norma sulla compensazione IVA, che vale 74,5 miliardi nel settore della zootecnia. Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza cerchiamo di accompagnare la resistenza di reddito della zootecnia attraverso misure complementari, come il passaggio al biogas e al biometano, che è molto importante per il settore zootecnico, o come la misura agrisolare, che consentirà un'indipendenza energetica a quelle aziende. Quindi, ci sono risorse sia nel Piano nazionale di ripresa e resilienza che nella legge di bilancio, ma soprattutto il Governo, il Parlamento e tutta la filiera sono fortemente impegnati a difesa dei sistemi produttivi italiani e dell'agricoltura italiana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Vallardi, per due minuti.

VALLARDI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio il ministro Patuanelli. Noi della Lega siamo convinti che lei stia facendo tutto il possibile

per la difesa del *made in Italy* e soprattutto della dieta mediterranea dagli attacchi che ci vengono sferrati in maniera concentrica sulla qualità dei nostri cibi.

Noi non vogliamo assolutamente la carne sintetica. Sappiamo che lei e la Lega state lavorando nella stessa direzione, ma siamo fortemente preoccupati perché è notizia di circa due mesi fa che l'Unione europea ha approvato la farina di larve e, quindi, gli insetti come cibo. Assolutamente non vogliamo che ciò vada in porto.

Sappiamo che la dieta mediterranea è famosa in tutto il mondo; è patrimonio immateriale dell'umanità e la controprova ne è il fatto che l'Italia è sicuramente in Europa il Paese più longevo. Se viviamo più degli altri, significa che mangiamo bene.

Oggi è una giornata sicuramente suggestiva: il 4 novembre è il giorno in cui celebriamo i caduti di tutte le guerre. Se i nostri padri e i nostri nonni sapessero cosa mangiamo oggi e cosa mangeremo, molto probabilmente si rivolterebbero nella tomba.

Vorrei poi ricordarle la difesa del *made in Italy* e delle nostre eccellenze. Mi permetto di rammentarle anche il problema del latte. Le nostre stalle stanno soffrendo; il prezzo del latte è sicuramente un punto su cui dobbiamo porre più attenzione e poi ricordiamoci tutti la questione delle quote latte. In questo momento le stalle stanno chiudendo. L'Unione europea ha detto che la procedura di infrazione in Italia è sbagliata e, quindi, dobbiamo dare una mano ai nostri allevatori. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Grimani ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02906 sulla carenza e il rincaro delle materie prime in Italia, per tre minuti.

GRIMANI (*IV-PSI*). Signor Presidente, onorevole Ministro, il prezzo delle materie prime è salito nella maggior parte dei settori industriali per ragioni logistiche e speculative. Ciò è dimostrato dal prezzo della macro categoria delle terre rare. Di preciso, il valore del rodio è aumentato del 447 per cento e ciò ha creato un fenomeno che gli economisti inglesi hanno soprannominato *everything bubble*.

Premesso che l'incremento del prezzo è accompagnato dalla mancata disponibilità sul mercato, causata dalla simultanea ripartenza produttiva di tutto il mondo dopo l'interruzione che c'è stata con l'emergenza Covid; premesso che l'economia italiana dipende in gran parte dall'importazione di materie per sostenere le proprie aziende, come è stato dimostrato dall'Istat nel documento Ecomondo 2020, in cui si stima che la somma del valore complessivo delle importazioni di materie prime si aggira intorno ai 18,6 miliardi di euro; considerato che l'indisponibilità di *slot* all'interno dei *container* marittimi, accompagnata da un aumento dei prezzi del trasporto, ha causato ingenti danni all'impresa italiana, con la conseguenza che molte commesse sono state attivate con contratti che hanno previsto delle penali per mancata consegna e che da alcune settimane si susseguono conseguentemente segnalazioni di carenze di materie prime da tante categorie di industria, artigianato e produzione; considerato che è fondamentale garantire che le filiere di molti settori

non vengano interrotte per la carenza di componentistiche che potrebbero comportare la sosta di importanti aziende nel settore della meccanica e dell'edilizia; considerato che una situazione di questo tipo può determinare conseguenze negative per il PIL e, quindi, per i posti di lavoro e considerando anche che si può sospettare che, proprio per i motivi succitati, i mercati delle materie prime possono essere oggetto di azioni speculative, pensiamo che il problema logistico marittimo abbia sicuramente influenzato i prezzi delle materie prime provenienti dall'Oriente, dall'Africa del Nord, dagli Stati Uniti, dal Nord e dal Sud dell'America e, quindi, pensiamo che per aiutare le imprese italiane sia importante rafforzare gli scambi con i *partner* europei.

Per questo motivo chiediamo al Ministro, che è sicuramente a conoscenza di queste situazioni, che saranno oggetto di monitoraggio, quali azioni voglia attuare per rendere agibili le forniture nei tempi consueti.

PRESIDENTE. Il ministro dello sviluppo economico, onorevole Giorgetti, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

GIORGETTI, *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, onorevoli senatori, nel corso degli ultimi mesi è emersa una grande preoccupazione per l'aumento globale dei prezzi delle materie prime, per le imprese e per le famiglie. Le cause che caratterizzano questo fenomeno sono diverse, a seconda della tipologia di bene e di settore: si va infatti da tematiche geopolitiche a fenomeni meramente speculativi, con un dato ormai caratterizzante, che è rappresentato da un rapporto tra domanda e offerta che ha spinto i prezzi al rialzo. Si tratta in parte di fenomeni contingenti, motivati da picchi di domanda o da transitorie carenze di specifiche materie prime, ma il rischio di essere solo all'inizio di una fase di generale rincaro dei prezzi non è certo trascurabile.

Di fronte a queste evidenze, occorre interrogarsi in primo luogo sugli strumenti a disposizione per contrastare il fenomeno. In determinati casi, come nel settore dell'energia, si è intervenuti con specifiche disposizioni a livello nazionale: faccio riferimento al decreto-legge n. 130 del 2021, con il quale sono state adottate misure specifiche di contenimento dei prezzi nel settore energetico e del gas naturale. Si tratta tuttavia di interventi contingenti, a cui si devono affiancare misure più strutturali di lungo periodo, a carattere necessariamente strutturale, come anche di recente ribadito dal presidente del Consiglio, Draghi, con la necessità di una strategia a livello europeo che punti all'autonomia strategica dell'Unione su diversi temi, a partire dell'energia: di questo si è parlato recentemente nei *summit* che si sono tenuti a Roma.

In altri settori, come quello dell'acciaio, uno dei nodi principali è costituito dal sistema di quote e dazi previsto dalla Commissione europea, variabile a seconda dei Paesi di importazione, inizialmente introdotti per tutelare gli interessi delle aziende europee, ma che allo stato rischiano di produrre un effetto dirompente, a cui occorrerà far fronte a livello di Unione europea, mediante un rapido ripensamento degli attuali limiti. Di questo probabilmente si potrà parlare, anche alla luce delle recenti dichiarazioni venute dalla controparte statunitense. Per altre materie prime il discorso è ancora più complesso:

si pensi al rame, la cui domanda ha subito un'impennata, visti i settori ove il suo impiego è cruciale.

Vi sono poi casi in cui l'aumento dei prezzi è almeno parzialmente l'effetto di politiche di incentivazione nazionale, come - ad esempio - nel settore dell'edilizia, dove i *bonus* hanno determinato quello che può essere definito un vero e proprio effetto *doping*, che, sommato alla carenza a livello globale di determinate materie prime, ha determinato oggettive criticità. In questo contesto, la rimodulazione del sistema incentivante e la ridefinizione di un adeguato sistema di prezzari sono interventi che, a livello governativo, appaiono necessari, ma che possono solo in parte arginare il fenomeno, che in questo caso assume comunque un carattere per lo più contingente. (*Richiami del Presidente*).

Nota a tutti è poi la carenza di offerta dei semiconduttori, che non ha determinato solo un innalzamento dei prezzi, ma anche una vera e propria criticità a livello mondiale, che ha rallentato o bloccato intere filiere produttive. A livello europeo l'attenzione al tema dell'aumento dei prezzi è comunque altissima. Il Piano di azione sulle materie prime critiche è stato progressivamente ampliato e nella sua ultima versione, risalente però a settembre 2020, è stata aggiornata la lista di materie prime critiche ed è stato formulato un rapporto prospettico.

Il Piano si sviluppa su diverse linee di azione e mira: a sviluppare catene del valore resilienti per gli ecosistemi industriali dell'Unione europea; a ridurre la dipendenza dalle materie prime critiche primarie mediante l'uso circolare delle risorse, i prodotti sostenibili e l'innovazione; a rafforzare l'approvvigionamento interno di materie prime dell'Unione europea; a diversificare l'approvvigionamento dai Paesi terzi e rimuovere le distorsioni del commercio internazionale. Sono tutte materie che - lo ricordo - sono state trattate prima e che sono state e vengono pesantemente condizionate dallo squilibrio generale dei mercati, in conseguenza della pandemia.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le devo chiedere di concludere il suo intervento.

GIORGETTI, *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, in conclusione ribadisco che è massima l'attenzione del Governo per evitare fenomeni speculativi e tutelare sia gli operatori che i consumatori. A tal fine, oltre all'utilizzo degli strumenti a disposizione dei Governi nazionali, è necessario promuovere un quadro europeo di interventi unitario, finalizzato a iniziative e soluzioni armonizzate, per garantire l'approvvigionamento di materie prime, materiali e prodotti di base e sostenere lo sviluppo competitivo delle imprese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Grimani, per due minuti.

GRIMANI (*IV-PSI*). Signor Presidente, mi ritengo soddisfatto della risposta che ha toccato tutti i punti nevralgici che volevamo in qualche modo evidenziare con l'interrogazione presentata. Ritengo la risposta esauriente

perché ha messo in evidenza un approccio di analisi corretto per il fatto che si tratta di un fenomeno che presenta delle caratteristiche contingenti e altre che possono avere un carattere più strutturale che preoccupa in misura maggiore. L'approccio è giusto: mettere in campo azioni - come è stato fatto dal Governo - con l'obiettivo di frenare l'aumento dei prezzi. Penso - ad esempio - al cosiddetto decreto energia che in qualche modo è stato uno dei primi atti con i quali il Governo ha voluto tamponare il rischio di aumento del costo dell'energia, lavorando al contempo in sinergia con l'Europa, perché quello è lo scenario che ci può mettere al riparo per contrastare anche i rischi che arrivano dai rapporti internazionali. È stato citato il tema dell'acciaio e dei dazi, che è sicuramente la sfida che ci vedrà protagonisti nei prossimi mesi.

Ringrazio pertanto il Ministro per la risposta.

PRESIDENTE. Il senatore Malan ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02912 sulle prospettive della compagnia aerea di bandiera, con particolare riguardo alla provincia di Bolzano, per tre minuti.

MALAN (*Fdi*). Signor Presidente, signor Ministro, il Gruppo Fratelli d'Italia è molto preoccupato per gli sviluppi che sono seguiti alla grave crisi dell'Alitalia. Nel corso degli anni la Compagnia ha rappresentato un biglietto da visita del nostro Paese per il settore dei trasporti e per tutte le nostre eccellenze. Una compagnia aerea nazionale importante è fondamentale per i grandi Paesi come il nostro, in particolare quando si è una Nazione che vede nel turismo una delle sue risorse principali e quella con maggiori possibilità di ulteriore sviluppo per il suo straordinario patrimonio paesaggistico, storico, monumentale e artistico.

Ebbene, nel corso degli anni Alitalia ha assorbito molto denaro, in parte denaro pubblico, in parte denaro privato, e ha impoverito la sua occupazione e i suoi dipendenti, come abbiamo visto negli ultimi tempi con la riduzione del personale nel numero e anche nelle retribuzioni. Per anni si era detto che i dipendenti di Alitalia guadagnavano più dei loro colleghi stranieri, anche se spesso non era vero, ma adesso è diventato vero il contrario, nel senso che guadagnano di meno e hanno condizioni lavorative più difficili. Con l'avvicinarsi e il protrarsi della crisi più volte Fratelli d'Italia ha presentato delle proposte. Nel giugno scorso abbiamo presentato delle proposte concrete in una mozione che si preoccupava dei vari settori in cui era possibile intervenire.

Noi oggi le chiediamo, signor Ministro, quali sono le reali prospettive occupazionali, per la nuova compagnia che è sorta dalle «ceneri» di Alitalia, che ovviamente non possono essere disgiunte da quelle dell'azienda.

Vorrei altresì sapere quali sono le prospettive del trasporto. Abbiamo chiesto, e tuttora auspichiamo, un coordinamento tra le modalità aerea, ferroviaria, portuale e viaria. È necessario compiere un grande lavoro in questo senso, facendo in modo che delle aziende nascano, si sviluppino o abbiano l'assetto adatto ad affrontare le emergenze di questi anni in tutto il settore di supporto, con l'indotto che può essere quello di una grande compagnia aerea.

PRESIDENTE. Il ministro dello sviluppo economico, onorevole Giorgetti, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

GIORGETTI, *ministro dello sviluppo economico*. Signor Presidente, ringrazio il senatore Malan e rispondo all'interrogazione come Ministro dello sviluppo economico anche se, come sapete, ITA è una compagnia aerea posseduta al 100 cento dal MEF e, quindi, il piano industriale fa riferimento a quel Ministero.

Per mettere in fila i ragionamenti, prima con il decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, e poi con successivi provvedimenti, in qualche modo è stata interiorizzata nella normativa la decisione della Commissione europea che ha autorizzato il passaggio da Alitalia ad ITA nelle forme sempre consentite in termini di discontinuità aziendale.

La parola chiave, in tutto questo processo molto complicato e che prevede - appunto - il rispetto sia della normativa europea sia delle normative nazionali per quanto riguarda le procedure di cui alle leggi Prodi e Marzano, deve rispondere a tale criterio. È questo il motivo per cui l'azionista è il MEF e gli organi si stanno muovendo con una discontinuità che è andata anche a incidere sul contratto di lavoro che è stato adottato e che risponde esattamente a una delle prescrizioni fatte dalla Commissione europea.

Per quanto riguarda la tutela dei lavoratori, il Governo si è mosso subito assicurando un sistema di ammortizzatori sociali che dovrebbe accompagnare il piano di sviluppo aziendale, che parte in condizioni oggettivamente di perimetro limitato, ma che dovrebbe assorbire - ovviamente se il mercato ci assisterà - migliaia di lavoratori già a partire dall'anno prossimo, fino ad arrivare possibilmente nell'orizzonte pluriennale ad assorbirne direttamente almeno 5.000.

Inoltre, per quanto riguarda l'*handling* e la manutenzione, in questo caso si va verso gare a cui sicuramente l'auspicio è che ITA, in concorrenza e in cooperazione con investitori privati, possa partecipare; naturalmente c'è un limite di maggioranza e di minoranza rispetto alle due diverse fattispecie.

Mi avvio alla conclusione del mio intervento dicendo semplicemente che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili col nuovo piano aeroporti ha precisato di vedere un sistema integrato tra il viaggio aereo e le ferrovie. È, quindi, questo un obiettivo di sistema che assolutamente vogliamo perseguire. È altrettanto evidente che il successo dell'operazione di ITA deve darci forza e capacità negoziale, perché nel futuro mercato del settore aereo anche l'interlocuzione con altri vettori, in vista di alleanze strategiche, richiede di andare al tavolo a testa alta e con i conti in regola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Malan, per due minuti.

MALAN (*FdI*). Signor Ministro, indubbiamente quando parla di garantire l'occupazione, di integrare il sistema dei trasporti del nostro Paese, di dare prospettive anche a tutta la struttura aeroportuale del nostro Paese non può che trovarci d'accordo. Certo, per ora vediamo anche grandi criticità, che

innanzitutto hanno pagato i lavoratori in termini occupazionali. Proprio stamattina abbiamo constatato che viene sospeso, proprio per la vicenda Alitalia, l'articolo 2112 del codice civile, che era lì da quasi ottant'anni e che non ha tutelato (la tutela è stata esclusa) i lavoratori della compagnia di bandiera. È importante non soltanto per i dipendenti di Alitalia, non soltanto per l'indotto, che pure ha la sua grande rilevanza, ma anche per tutto il Paese avere una compagnia che abbia il suo peso, che eviti alla maggior parte dei viaggiatori di fare voli con scalo ormai per la maggior parte nelle capitali straniere. Se bisogna passare da Monaco, da Vienna, da Francoforte, da Londra o da Parigi, il rischio, anzi la certezza è che molti, se devono fare un tale passaggio, anziché insediare aziende in Italia, ritengano di insediarle in uno di quei Paesi dove comunque devono transitare.

È importante che il Governo e l'Italia nel suo insieme facciano pesare anche in sede internazionale l'importanza che ha per noi avere una compagnia, un trasporto aereo che sia attraente per gli investimenti, per il turismo e che naturalmente serva adeguatamente anche all'interno dell'Italia.

Su questo noi saremo sempre pienamente collaborativi e speriamo che il Governo faccia valere tutto il peso del nostro Paese in questo senso.

PRESIDENTE. La senatrice Corrado ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02886 sulle incongruenze nell'acquisizione e fornitura dei pasti per i detenuti, per tre minuti.

CORRADO (*Misto-l'A.c'è-LPC*). Signor Presidente, Ministro, un terremoto ha di recente sconvolto il mondo dorato delle ditte che forniscono a detenuti e internati il vitto e il sopravvitto. Vitto è il cibo necessario al confezionamento dei tre pasti giornalieri assicurati dall'amministrazione attingendo alla diaria *pro capite* di ciascun ristretto; extravitto o sopravvitto sono i generi alimentari e di conforto che invece si acquistano a piacere, ma con denaro proprio.

Ai primi di settembre la Corte dei conti, sezione regionale di controllo per il Lazio, con le delibere nn. 101, 102, 103 e 104 del 2021, ha negato il visto e la registrazione dei decreti di approvazione di altrettanti contratti predisposti dal DAP tramite il provveditorato regionale di Lazio, Abruzzo e Molise, contratti di fornitura del vitto per il triennio 2021-2023 negli istituti di Rebibbia per quasi 4,5 milioni di euro, di Civitavecchia e Viterbo per 2,2 milioni, di Abruzzo e Molise per 2,5 milioni, di Frosinone, Cassino e Latina per 1,7 milioni.

Benché nel 2020 la base d'asta sia stata aumentata da 3,90 a 5,70 euro giornalieri e la media nazionale si aggiri sui 3,92 euro, le offerte delle tre imprese che si erano aggiudicate i quattro contratti, poi annullati in autotutela, riferite in base alla *lex specialis* di gara solo al servizio principale e obbligatorio di vitto, prevedevano ribassi vicini o addirittura superiori al 60 per cento: 2,39 euro giornalieri *pro capite* la ditta Domenico Ventura srl e addirittura 2,25 euro la ditta Ragionier Pietro Guarnieri-figli srl, mentre la Sirio srl ha proposto 3 euro. Di qui - osserva la Corte - l'apparente insostenibilità economica del servizio di vitto, ove svincolato dai ricavi del sopravvitto, e l'evi-

dente detrimento del principio di qualità delle prestazioni. Anzi, con il presidente Antonio Mezzera, il collegio di controllo preventivo non solo ha segnalato l'anomalia dello straordinario ribasso con cui vengono affidati tali contratti di fornitura di vitto giornaliero completo, circostanza difficilmente compatibile con una dignitosa alimentazione della popolazione carceraria, ma ha stigmatizzato che per un appalto e una concessione di servizi sia bandita un'unica procedura invece di due. La pronuncia del Consiglio di Stato lo scorso agosto e poi quelle della Corte dei conti di fatto confermano le denunce raccolte, ad esempio, dal Garante dei detenuti di Roma, Gabriella Stramaccioni, circa l'insufficienza del vitto e i costi esorbitanti del sopravvitto a Rebibbia e ha sollecitato la stampa più attenta a puntare i riflettori su questa prassi francamente scandalosa.

Poiché non è accettabile sul piano etico e non è consentito lucrare sulla pelle dei detenuti, si chiede al Ministro interrogato di quali informazioni sia in possesso al riguardo e quali iniziative intenda assumere per garantire ai detenuti negli istituti di pena i basilari principi umanitari desumibili degli articoli 27 e 32 della Costituzione, nonché il rispetto di quanto disciplinato dalla legge 26 luglio 1975, n. 354.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, professoressa Cartabia, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

CARTABIA, *ministro della giustizia*. Signor Presidente, il problema che è posto alla nostra attenzione è quello del vitto e del sopravvitto nelle carceri. Distingueri due profili dell'interrogazione che è stata presentata, peraltro connessi fra di loro: uno è quello giuridico, messo in rilievo dalle pronunce della Corte dei conti e del Consiglio di Stato nei bandi di gara, in particolare per quanto riguarda il provveditorato del Lazio e Regioni limitrofe, e l'altro, che è accennato nel finale, è relativo alla scarsa qualità del cibo denunciato da alcuni organi di stampa e che va a detrimento, evidentemente, della dignità dei detenuti.

Sul primo profilo, i problemi giuridici legati ai bandi e alle gare del vitto e del sopravvitto sono all'attenzione dell'amministrazione penitenziaria da tempo, in particolare da quando, nel 2017, sono entrati in vigore dei principi dell'Unione europea che superano le procedure negoziate fra l'amministrazione e le parti a favore di un'apertura al mercato comune. Ci sono state gare bandite nel 2017 e annullate dal Consiglio di Stato per una base d'asta ritenuta troppo bassa, poi l'amministrazione ha dato indicazioni diverse e sono state rifatte delle gare nel giugno 2020, anche se poi nuovamente annullate.

Insomma, il tema della corretta erogazione del vitto e del sopravvitto è all'attenzione dell'amministrazione penitenziaria, soprattutto a seguito delle pronunce del Consiglio di Stato del 2021 e della Corte dei conti, che ha modificato i criteri di bando separando - questo è un punto cruciale - il vitto, cioè la fornitura di colazione, pranzo e cena, dal sopravvitto. Come ha rilevato la Corte dei conti in una delle pronunce da lei citate, la mancata separazione espone al rischio di «improprie compensazioni, da parte delle imprese, tra i minori costi del vitto (praticati per ottenere l'affidamento del servizio) e i maggior introiti ricavabili dal sopravvitto a discapito della qualità dei servizi

alimentari primari offerti ai detenuti». Dunque, questo è un punto cruciale: bisogna operare una doverosa separazione dei servizi e delle procedure. Il bando del Lazio, che è stato rifatto, ha mantenuto una base d'asta superiore. C'è tanto lavoro da fare.

Vedo che il tempo a disposizione sta già per scadere. Segnalo soltanto che, da un lato, la competenza per i bandi del vitto e sopravvitto è dei provveditorati e non dell'amministrazione centrale; la qualità, il controllo del sopravvitto è affidato ai regolamenti interni di ciascun istituto penitenziario. Tuttavia, il 13 settembre ho convocato una commissione per l'innovazione del sistema penitenziario che, proprio su questo punto, è subito intervenuta dando tre indicazioni. La prima è che sempre nella predisposizione, le procedure di aggiudicazione del vitto e sopravvitto debbono essere distinte: contratto d'appalto del servizio del vitto e contratto di concessione per il sopravvitto. La seconda è che devono essere escluse le rimodulazioni del minimo al ribasso; la terza è che occorre, nella costruzione della qualità dei prodotti offerti, un parere obbligatorio e vincolante da parte di un tecnologo alimentare per le caratteristiche nutritive e qualitative di ogni prodotto previsto nel capitolato contenuto in un decreto ministeriale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Corrado, per due minuti.

CORRADO (*Misto-l'A.c'è-LPC*). Signor Ministro, la sua risposta in sostanza mi soddisfa per la puntualità con cui ha ricostruito la fornitura di vitto ed extra vitto nei penitenziari italiani, in particolare dando risalto alla svolta del 2017, alla quale - possiamo dircelo - l'associazione degli appaltatori dei contratti in questione non si è ancora assuefatta né rassegnata.

Un anacronismo amorale - se mi permette la battuta - sembra essere il *sentiment* di quel cartello di aziende che, già favorite per decenni da un'assurda secretazione dei contratti di fornitura, fino a tre mesi fa lo erano anche dalla procedura che imponeva di bandire gare per il solo vitto; un appalto che, tuttavia, portava con sé anche la concessione di un servizio.

È fuori di dubbio che quantità, qualità e prezzi del cibo nelle carceri sono stati condizionati a danno dei reclusi dall'avidità smodata di questi privilegiati. Ovviamente a monte c'è una debolezza dell'amministrazione penitenziaria, perché secretazione dei contratti, prestazione congiunta di vitto ed extra vitto, aggiudicazione di gare a dispetto di offerte palesemente anomale - ed è accaduto fino a giugno scorso, nonostante le segnalazioni - sono responsabilità del suo Ministero. Voglio credere, però, anche per l'onestà intellettuale che mi è sembrato di cogliere nella sua risposta, che i recenti interventi del Consiglio di Stato e della Corte dei conti - complice anche la raccomandazione al DAP del garante nazionale dei detenuti intervenuta a metà ottobre - abbiamo dato solo la spinta decisiva a una pubblica amministrazione ormai pronta a imboccare la strada giusta e indisponibile a voltarsi indietro.

In altre parole, ora si tratta di tenere il punto, Ministro, di non cedere alle pressioni di chi vorrebbe un regime di perenne *prorogatio*, di fare le gare ponte per i contratti annullati e difenderle davanti ai TAR quando, a fronte di certe impugnazioni temerarie, concedono sospensive; di allargare il numero

e promuovere la rotazione delle società fornitrici di derrate alimentari e di coinvolgere anche la grande distribuzione.

Dal prossimo anno, poi, si tratterà di bandire gare internazionali e vigilare -soprattutto, ma non solo, laddove uno stesso soggetto si aggiudichi vitto e sopravvitto - che non siano i 65.000 clienti fissi della filiera a continuare a pagare il prezzo dell'ennesima pena aggiuntiva senza delitto.

Trasparenza e rispetto dei diritti di tutti restano la priorità, l'obiettivo a cui tendere tutti insieme.

PRESIDENTE. La senatrice Modena ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02915 sullo stato giuridico dei magistrati onorari, per tre minuti.

MODENA (*FIBP-UDC*). Signor Ministro, buon pomeriggio. Questa è un'interrogazione presentata dal Gruppo Forza Italia, che ha sostanzialmente l'intendimento di comprendere quello che il Governo intende fare con la magistratura onoraria.

È un tema vecchio e nuovo: vecchio, perché fu una delle prime questioni che sottoponemmo alla sua attenzione quando lei divenne Ministro; nuovo, perché nel frattempo sono intervenuti vari fattori, tra cui anche il rischio più che concreto di una procedura di infrazione da parte dell'Europa, stante una sentenza della Corte di giustizia europea che ha puntualizzato alcuni aspetti, a cominciare da quelli del diritto che spetterebbe alla magistratura onoraria in termini di lavoro a termine e, soprattutto, con riferimento a tutta una serie di tutele delle quali oggi è sprovvista.

Stiamo semplicemente attendendo gli intendimenti del Governo dopo il lavoro della commissione ministeriale Castelli, che abbiamo letto. Mi riferisco al Gruppo Forza Italia e alla Commissione giustizia del Senato, che ha questo testo base ed è in attesa degli emendamenti.

La commissione ministeriale Castelli aveva dato delle indicazioni con riferimento sia al nuovo, sia ai magistrati onorari attualmente in servizio (giudici di pace e magistrati onorari), tenendo conto delle indicazioni sia dell'Europa, che della Corte costituzionale. Ricordo che anche in Commissione lei, signor Ministro, ci disse che stavamo attendendo la sentenza della Corte costituzionale, che è poi stata adottata (sentenza n. 41 del 2021), con riferimento allo *status*.

Ora sia come Gruppo che come Commissione avremmo necessità di comprendere gli intendimenti e le tempistiche del Governo.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, professoressa Cartabia, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

CARTABIA, *ministro della giustizia*. Signor Presidente, ringrazio la senatrice Modena e tutto il suo Gruppo per questa interrogazione che mi consente di condividere lo stato delle attività su questo articolato capitolo della magistratura onoraria.

Proprio in questi giorni e in queste settimane sono in corso importanti interlocuzioni tra il Ministero e gli uffici della Commissione europea per risolvere il capitolo più urgente, che è quello delle problematiche relative alle

tutele della magistratura onoraria in servizio allo stato attuale. L'apertura del dialogo con la Commissione riguarda, in particolare, le questioni connesse a malattia, ferie, infortunio, gravidanza, previdenza e *status* della magistratura onoraria già in servizio. La Commissione europea ci ha dato degli indicatori ben precisi da seguire e che stiamo effettivamente tenendo presenti nell'elaborazione di una proposta normativa.

Per parte nostra, abbiamo un'ipotesi già abbastanza elaborata e stiamo svolgendo i dovuti confronti con tutti i soggetti coinvolti: la Commissione europea, per comprendere se soddisfa le loro richieste, e - parallelamente e necessariamente - il Consiglio superiore della magistratura, per verificare vincoli costituzionali e ordinamentali che condizionano le scelte possibili, le esigenze di funzionalità dei servizi e tutto quello che, in questo momento, ruota intorno al mondo della giustizia.

Vorrei sottolineare un punto. Si tratta di un intervento indispensabile per assicurare le tutele dovute ai magistrati onorari in qualità di lavoratori, come richiesto dall'Unione europea. Pertanto, si tratta di un intervento che costa. Penso che l'imminente disegno di legge di bilancio debba tenere conto di ciò e prevedere le risorse necessarie a questo scopo. Realizzare l'esigenza di una disciplina compiuta dello *status* di magistrato onorario in funzione dell'efficienza del sistema giustizia deve necessariamente accompagnarsi allo stanziamento delle risorse che, allo stato, non rientrano nella disponibilità del Ministero della giustizia.

Pertanto, abbiamo già ripetutamente attirato l'attenzione del Ministero dell'economia e delle finanze e della Ragioneria generale dello Stato, che nelle numerose interlocuzioni intercorse hanno mostrato disponibilità ad accompagnare con gradualità la piena implementazione dell'intervento normativo che stiamo elaborando, il quale è necessario e ormai improcrastinabile.

Naturalmente dopo questo intervento sullo stato esistente occorrerà proseguire su tutti gli altri aspetti, sui quali adesso non mi soffermo, pensando al nuovo e a dare attuazione anche alla sentenza della Corte costituzionale che dà un po' più di respiro e tempo per una riforma ordinamentale complessiva. Credo però che la prima occasione da non perdere, da parte del Governo e del Parlamento, sia il disegno di legge di bilancio che sta per arrivare al vostro esame.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Modena, per due minuti.

MODENA (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, il Gruppo è sicuramente soddisfatto della risposta che lei ha dato, perché intanto enuclea le tempistiche che supponevamo fossero legate alle problematiche dei costi, oltre naturalmente all'interlocuzione con la Commissione europea. Accogliamo con piacere il fatto che però si parla di legge di bilancio, il che significa tener fede all'ultima proroga che è stata fatta, quella relativa al 31 dicembre, almeno per le situazioni più emergenziali. Abbiamo notato infatti che la questione era stata anche inserita fra i provvedimenti collegati quando è stata fatta la Nota di aggiornamento al DEF.

Siamo soddisfatti anche perché ci sembra che sia centrato il punto, cioè l'intervento indispensabile dal punto di vista della qualità del lavoro prestato. Possiamo quindi dire che attendiamo il testo normativo; non lo nascondo - lo dico con sincerità - che si tratta di un testo molto atteso, e credo che lei lo sappia. La domanda torna in modo sempre più pressante e noi a volte ci troviamo nella condizione di non poter dare delle risposte.

La voglio ringraziare, signor Ministro, per il quadro che ha dato, poiché mi sembra chiaro rispetto al percorso.

PRESIDENTE. La senatrice Piarulli ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02913 sulle attuali criticità del sistema carcerario italiano, per tre minuti.

PIARULLI (M5S). Signor Presidente, signor Ministro, premesso che l'articolo 27 della Costituzione dispone che le pene non possano consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e debbano tendere quindi alla rieducazione e risocializzazione del condannato, il carcere non è luogo di repressione ma di ordine, sicurezza e trattamento, dove i detenuti sono condotti all'interiorizzazione delle norme, alla responsabilizzazione e al rispetto delle regole, mediante un processo di inclusione fatto di autonomia, socializzazione e integrazione.

L'emergenza carceraria legata al sovraffollamento è un problema atavico e consolidato nel tempo, che rischia di compromettere gli ambiziosi obiettivi costituzionali. Innumerevoli fatti di cronaca vedono indistintamente coinvolti detenuti e personale che, a seconda dei casi, risultano presunti autori o vittime di fatti illeciti. Ciò è manifestazione evidente delle inadeguate condizioni di vivibilità per tutti coloro che ruotano attorno alle strutture penitenziarie.

Si registra una mancanza di personale di polizia penitenziaria, di figure trattamentali come gli educatori (vi è una media di circa due per istituto), di dirigenti penitenziari, non solo al Nord ma anche al Sud, tenendo tra l'altro presenti anche i frequenti pensionamenti e l'età avanzata del personale del Sud.

Si consideri che risultano essere state riaperte durante il periodo del *lockdown* anche strutture chiuse per inagibilità, come ad esempio una sezione della casa circondariale di Trani, e che risultano essere ancora attivi spacci o bar dove è impiegato personale di polizia penitenziaria, distolto dai suoi precisi compiti, nonostante ci siano distributori automatici di bevande, *snack* e cibi confezionati. In questo modo si pregiudica la sicurezza degli istituti penitenziari.

Vi è pertanto la necessità che gli istituti penitenziari siano dotati di strumenti di controllo automatizzati e che possano essere utilizzati i droni. Molti soggetti che sono privati della libertà presentano patologie psichiatriche e purtroppo bisogna prendere atto che non sempre ci sono delle adeguate articolazioni ASL per la salute mentale. Oltre a ciò, c'è sempre il problema dell'insufficienza numerica delle REMS, nonostante gli stanziamenti previsti nella legge di bilancio dell'anno scorso, e quindi soggetti che transitano *sine titulo* nelle carceri.

Per questi motivi, chiedo di sapere dal signor Ministro se sia a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative intenda intraprendere.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, professoressa Cartabia, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

CARTABIA, *ministro della giustizia*. Signor Presidente, le tematiche toccate sono ben note, sono numerose, tutte di estrema rilevanza e frutto di problemi irrisolti da molto tempo. Certamente, anche qui, in tre minuti non sarà possibile esporre tutte le attività che, su vari fronti, si stanno approntando per affrontare tutte queste emergenze, tenendo presente sempre quel faro rappresentato dall'articolo 27 della Costituzione.

Anzitutto, il problema del sovraccollamento, che lei ha citato, è un problema che persiste nelle nostre carceri. È importante aprire gli occhi su questo fatto. Ho già detto, in più di un'occasione, che è un problema che va affrontato da diverse angolature, ad esempio valorizzando l'esecuzione penale di comunità, con le sanzioni e l'esecuzione della pena diverse dal carcere, l'esecuzione penale esterna, ma naturalmente anche facendosi carico e intervenendo sulle strutture.

Ha ragione, senatrice Piarulli, quando dice che gli spazi detentivi gravano sulla condizione della detenzione e della vita dei detenuti, ma anche di chi lavora in quelle carceri. È per questo che si sta intervenendo con molte ristrutturazioni, utilizzando tutti i poteri anche acceleratori che sono dati all'amministrazione penitenziaria fino al 31 dicembre 2022 e con i fondi del PNRR, o meglio nell'ambito di quelli complementari: è prevista la costruzione di nuovi padiglioni, di cui mi preme sottolineare che l'intervento riguarda non solo i posti letto disponibili, cioè le camere, ma anche le aree trattamentali. È sempre importante che si portino avanti, soprattutto nei nuovi progetti, degli sviluppi equilibrati.

Il personale è in grave carenza e in grave sofferenza. Una delle prime cose che ho fatto, come Ministro, è stato riattivare i concorsi che erano stati congelati durante il periodo della pandemia. Ho chiesto all'amministrazione penitenziaria di pianificare i concorsi con regolarità e con cadenza annuale e, proprio in queste ore, c'è una trattativa del comparto sicurezza per ottenere un ampliamento delle piante organiche. Mi auguro che il Governo e il Parlamento, sempre nella manovra di bilancio, tengano conto di queste drammatiche esigenze.

Sulla videosorveglianza fissa, attraverso *bodycam*, videoregistrazione e sistemi antidroni, è da settimane che, soprattutto in seguito a fatti di grave attualità, ho sollecitato l'amministrazione penitenziaria a farsene carico e ci stiamo lavorando.

Infine, vorrei fare un accenno al problema della malattia psichiatrica, delle REMS e soprattutto dei detenuti *sine titolo*. Voi sapete che questa è una competenza che è prevalentemente in capo al Ministero della salute, ma non dico questo per esimermi dalle mie responsabilità. Al contrario, abbiamo fatto un tavolo, soprattutto sul finire dell'estate, per cominciare ad affrontare in modo più sistematico questo problema.

Le do qualche elemento. Se al 28 ottobre 2020 i detenuti irregolari per malattia psichiatrica erano 98, oggi sono 35. Ancora troppi, ma il lavoro che si sta facendo è molto, con il contributo di tutti, Ministero della salute e Regioni, che in questi mesi sono state sensibilizzate e ci hanno dato la disponibilità di nuove strutture che stiamo attivando. Abbiamo anche l'occhio della Corte costituzionale e stiamo rispondendo, col Ministero della salute, a un'istruttoria richiesta dalla Corte su questo punto. Vi sono problemi di varia natura, anche nel riparto di competenze, perché, ovviamente una chiarezza delle competenze può aiutare una migliore facilitazione nella risoluzione dei problemi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Piarulli, per due minuti.

PIARULLI (M5S). Signor Ministro, la risposta è esaustiva. Veramente confido nel suo intervento fattivo, proprio per la sua sensibilità e le sue competenze. Ritengo siano necessari personale e nuove strutture, anche prevedendo plessi amovibili, e tutto ciò che sia possibile per rendere anche l'espiatione della pena conforme ai dettami costituzionali.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) all'ordine del giorno è così esaurito.

### **Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno**

PUGLIA (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PUGLIA (M5S). Signor Presidente, oggi la comunità di Portici, Comune della provincia di Napoli, si stringerà nel dolore, nel silenzio e nella preghiera, perché si svolgeranno i funerali di Giuseppe Fusella e Tullio Pagliaro, i due giovani di ventisei e ventisette anni uccisi a colpi di pistola tra la notte di giovedì 28 e venerdì 29 ottobre. I fatti parlano molto chiaro: questi due giovani sono le vittime innocenti della violenza di un assassino.

Presidente, in riferimento a questo voglio fare una riflessione. Questa persona deteneva, seppur legalmente, delle armi da fuoco. Faccio mio l'appello di Libera-sezione Campania, in particolare del coordinatore della Provincia di Napoli, il dottor Leandro Limoccia, che faceva delle osservazioni partendo ovviamente da un dato: soprattutto in questa società c'è veramente bisogno di un nuovo umanesimo e quindi di fare in modo che ci siano sempre meno modalità aggressive anche di proporsi al pubblico, alla gente, perché a volte anche le parole pesano. Egli proponeva addirittura di togliere la possibilità di possedere armi da fuoco e quantomeno di agire affinché ci siano più precisi controlli.

Credo che sarebbe opportuno fare una riflessione su quanto accaduto, perché la persona che ha ucciso questi ragazzi deteneva delle armi e, a suo

dire, aveva paura di essere derubata. Questo mostra i fantasmi che questa persona aveva dentro. Ebbene, Presidente, avizzerò certamente una proposta legislativa affinché chi detiene armi sia controllato dal punto di vista psichiatrico. *(Applausi)*.

### **Atti e documenti, annunzio**

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### **Ordine del giorno per la seduta di martedì 9 novembre 2021**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 9 novembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

#### **I. Discussione dalla sede redigente dei disegni di legge:**

Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare ("legge SalvaMare") *(approvato dalla Camera dei deputati)* (1571)

- MANTERO ed altri. - Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il recupero di rifiuti in mare (674)

- IANNONE ed altri. - Disposizioni per il recupero dei rifiuti solidi dispersi in mare e per la protezione dell'ecosistema marino (1503)

- *Relatrice* LA MURA Virginia *(Relazione orale)*

#### **II. Discussione dei disegni di legge:**

1. Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2021, n. 127, recante misure urgenti per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-19 e il rafforzamento del sistema di screening (2394)

2. Conversione in legge del decreto-legge 27 settembre 2021, n. 130, recante misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale (2401)

La seduta è tolta *(ore 16,04)*.

Allegato A

## DISEGNO DI LEGGE

**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)**

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE E ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE AL DECRETO-LEGGE, NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI, SUL QUALE IL GOVERNO HA POSTO LA QUESTIONE DI FIDUCIA

## Art. 1.

1. Il 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, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.
2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

---

N.B. Approvato con voto di fiducia il disegno di legge composto del solo articolo 1.

Per l'Allegato recante le modificazioni apportate al decreto-legge, nel testo approvato dalla Camera dei deputati, si rinvia all'Atto Senato 2437 (pagg. 4-56). Cfr. anche Elenco cronologico dei Resoconti, seduta n. 375.

ARTICOLI DA 1 A 17 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO  
COMPREDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA  
CAMERA DEI DEPUTATI

## Articolo 1.

*(Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di  
specifiche categorie di utenti)*

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

*0a)* all'articolo 1, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« *I.* La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato »;

*0b)* all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), la parola: « debole » è sostituita dalla seguente: « vulnerabile » e le parole: « disabili in carrozzella » sono sostituite dalle seguenti: « persone con disabilità »; conseguentemente, ovunque ricorrono nel codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « debole » e « deboli » sono sostituite, rispettivamente, dalle seguenti: « vulnerabile » e « vulnerabili »;

*0c)* all'articolo 6, comma 4, lettera *b*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) »;

*a)* all'articolo 7, comma 1, la lettera *d*) è sostituita dalla seguente:

« *d*) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato “permesso rosa”;

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite; »;

*a-bis)* all'articolo 10, comma 2, la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

« *b*) il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile, definita al comma 4, che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi e apparecchiature industriali complesse per l'edilizia nonché di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. Qualora siano superati

i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi, purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile »;

*a-ter)* all'articolo 15:

1) al comma 3, le parole: « , *h)* ed *i)* » sono sostituite dalle seguenti: « e *h)* »;

2) al comma 3-*bis*, le parole: « da euro 108 ad euro 433 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 216 ad euro 866 »;

3) dopo il comma 3-*bis* è inserito il seguente:

« 3-*ter*. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera *i)*, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204 »;

*a-quater)* all'articolo 23:

1) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« 4-*bis*. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-*ter*. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-*bis*.

4-*quater*. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-*bis* è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata »;

2) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« 7-*bis*. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotoarie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo

gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4 »;

3) al comma 13-*bis*, primo periodo, le parole: « dal comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « dai commi 1, 4-*bis* e 7-*bis* » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; in caso di violazione del comma 4-*bis*, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario »;

*a-quinquies*) all'articolo 25:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: « le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità » sono inserite le seguenti: « , ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, »;

2) il comma 1-*quater* è sostituito dal seguente:

« 1-*quater*. Fermo restando quanto previsto dai commi 1-*bis* e 1-*ter* in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture »;

*a-sexies*) all'articolo 40, comma 11, le parole: « che hanno iniziato l'attraversamento » sono sostituite dalle seguenti: « che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento »;

*a-septies*) all'articolo 50, comma 2, le parole: « 3 m » sono sostituite dalle seguenti: « 3,5 m »;

*a-octies*) all'articolo 52, comma 1, lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica »;

*a-novies*) all'articolo 60:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico »;

2) al comma 2, le parole: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli » sono sostituite dalle seguenti: « Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole »;

3) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri »;

*b)* all'articolo 61:

1) al comma 2, le parole « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente: « *2-bis.* Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. »;

*b-bis)* all'articolo 62, comma 3, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t »;

*b-ter)* all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera *c)* del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati »;

*c)* all'articolo 80, comma 8, dopo le parole « temperatura controllata (ATP) » sono inserite le seguenti: « e dei relativi rimorchi e semirimorchi »;

*c-bis)* all'articolo 80 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *17-bis.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa »;

*c-ter)* all'articolo 86:

1) al comma 1, dopo la parola: « autovetture » sono inserite le seguenti: « , motocicli e velocipedi »;

2) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi »;

*c-quater)* all'articolo 100, comma 10, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che

sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa »;

*c-quinquies*) all'articolo 105, comma 1, le parole: « 16,50 m » sono sostituite dalle seguenti: « 18,75 m. I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8 »;

*c-sexies*) all'articolo 110:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera *a*), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera *b*), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario »;

2) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« *2-bis*. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo *6-bis*, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo »;

*d*) all'articolo 116, comma 9, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo »;

*d-bis*) all'articolo 117, comma 2-*bis*, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano, inoltre, se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore »;

*d-ter*) all'articolo 121, comma 11, secondo periodo, le parole: « per una volta soltanto » sono sostituite dalle seguenti: « per non più di due volte »;

*d-quater*) all'articolo 122:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2 »;

2) il comma 5 è abrogato;

3) al comma 6, le parole: « sei mesi » sono sostituite dalle seguenti: « dodici mesi »;

4) il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Chiunque, essendo autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI »;

*d-quinquies*) all'articolo 126-*bis*, il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

*d-sexies*) all'articolo 138, dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

« 11-*bis*. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62 »;

*d-septies*) all'articolo 142, comma 12-*quater*, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta

giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo » e, al secondo periodo, le parole: « di cui al periodo precedente » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al primo periodo »;

*d-octies*) all'articolo 147:

1) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« *3-bis*. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« *6-bis*. I dispositivi di cui al comma *3-bis* possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese »;

*e*) all'articolo 158:

01) al comma 1, la lettera *h-bis*) è sostituita dalle seguenti:

« *h-bis*) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

*h-ter*) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e*), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 »;

1) al comma 2:

1.1. dopo la lettera *d*) è inserita la seguente: « *d-bis*) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; »;

1.2. dopo la lettera *g*) è inserita la seguente: « *g-bis*) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa; »;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: « *4-bis*. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera *g*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. »;

3) al comma 5, le parole « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*), *h*) e *i*) »;

*e-bis*) all'articolo 171, comma 2, secondo periodo, la parola: « minore » è soppressa e dopo la parola: « risponde » è inserita la seguente: « anche »;

*e-ter)* all'articolo 173, comma 2, dopo le parole: « apparecchi radiotelefonici » sono inserite le seguenti: « , *smartphone, computer* portatili, *notebook, tablet* e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante »;

*e-quater)* all'articolo 175, comma 2, la lettera *a)* è sostituita dalla seguente:

« *a)* velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozze di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico »;

*e-quinquies)* all'articolo 177, comma 1, dopo il primo periodo sono inseriti i seguenti: « L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi »;

*e-sexies)* all'articolo 180, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione »;

*f)* all'articolo 188:

01) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« *3-bis.* Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;

1) al comma 4, le parole « una somma da euro 87 a euro 344 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 168 ad euro 672 »;

2) al comma 5, le parole « una somma da euro 42 a euro 173 » sono sostituite dalle seguenti: « una somma da euro 87 ad euro 344 »;

*g)* dopo l'articolo 188, è inserito il seguente:

« Art. 188-bis (*Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni*). – 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per

consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.

2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.

3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2, o ne fa uso improprio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 344.

4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 a euro 173. »;

*g-bis*) all'articolo 191, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4 »;

*g-ter*) all'articolo 196, comma 1, secondo periodo, le parole: « risponde solidalmente il locatario e » sono sostituite dalle seguenti: « il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione; »;

*g-quater*) all'articolo 203:

1) al comma 1, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con ricevuta di ritorno » sono aggiunte le seguenti: « o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

2) al comma 1-*bis*, primo periodo, dopo le parole: « con raccomandata con avviso di ricevimento » sono aggiunte le seguenti: « o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 »;

*g-quinqies*) all'articolo 213:

1) al comma 3, terzo periodo, la parola: « trasmissione » è sostituita dalla seguente: « ricezione » e dopo le parole: « del provvedimento » sono aggiunte le seguenti: « adottato dal prefetto »;

2) al comma 5:

2.1) al sesto periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione »;

2.2) sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-bis mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione »;

3) al comma 7, quinto periodo, la parola: « distrutto » è sostituita dalla seguente: « alienato »;

4) dopo il comma 10 è aggiunto il seguente:

« 10-bis. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia precedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA »;

*g-sexies*) all'articolo 214, comma 5, secondo periodo, la parola: « sequestro » è sostituita dalle seguenti: « fermo amministrativo »;

*g-septies*) all'articolo 215-bis:

1) al comma 1, secondo periodo, le parole: « , in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico » sono soppresse;

2) al comma 4, le parole: « comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al » sono sostituite dalle seguenti: « attuazione delle disposizioni del »;

3) alla rubrica, la parola: « rimossi, » è soppressa;

*g-octies*) alla tabella dei punteggi previsti all'art. 126-bis:

1) al capoverso « Art. 158 », alla voce « Comma 2 », le parole: « lettere *d*), *g*) e *h*) » sono sostituite dalle seguenti: « lettere *d*) e *h*) » ed è aggiunta, in fine, la seguente voce: « Comma 2, lettera *g*) – 4 »;

2) il capoverso « Art. 188 » è sostituito dal seguente: « Art. 188 – Comma 4 – 6 – Comma 5 – 3 ».

*1-bis.* Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dall'articolo 25, commi *1-quater* e *1-quinquies*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è approvato, in relazione agli attraversamenti tra le strade di tipo A o di tipo B statali e le strade di classificazione inferiore ai sensi dell'articolo 2 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, l'elenco delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, con l'indicazione dei relativi enti titolari, ai sensi e per gli effetti dei commi *1-bis* e *1-ter* del medesimo articolo 25.

*1-ter.* Il comma *3-bis* dell'articolo 188 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1, lettera *f*), numero 01), del presente articolo, si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022. Nell'eventualità in cui dall'attuazione del comma 1, lettera *f*), derivino minori entrate per il bilancio degli enti locali, attestate dall'organo competente, gli enti stessi provvedono a rivedere le tariffe per la sosta o il parcheggio nelle aree a pagamento, al solo ed esclusivo fine di compensare le predette minori entrate.

2. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 819, le parole « 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 15 ottobre 2021 » e le parole « di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale ovvero delle donne in stato di gravidanza » sono sostituite dalle seguenti: « delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati »;

*b)* al comma 820, le parole « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità ».

*2-bis.* Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del

motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

4-bis. Al fine di semplificare le attività degli uffici della motorizzazione civile, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è autorizzato a modificare l'allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 gennaio 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 13 febbraio 2021, inserendo tra le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento della carta di circolazione non è subordinato a visita e prova ai sensi dell'articolo 78, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche quelle riguardanti i sistemi ruota previsti dal regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 gennaio 2013, n. 20.

5. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole « per mezzo dei veicoli » sono inserite le seguenti: « adibiti al trasporto di cose e di passeggeri »;

b) all'articolo 22:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: « 1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3. »;

2) al comma 3-*bis*, le parole « formazione periodica di » sono sostituite dalle seguenti: « formazione periodica conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da » e le parole « dei trasporti, Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione »;

3) al comma 6:

3.1. all'alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse;

3.2. alla lettera b), le parole « Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

4) al comma 7, alinea, le parole « diverso dall'Italia » sono soppresse.

*5-bis.* Dal 1° gennaio al 30 giugno 2022, ai giovani fino al trentacinquesimo anno d'età e ai soggetti che percepiscono il reddito di cittadinanza ovvero ammortizzatori sociali, a qualsiasi titolo e comunque denominati, è concesso, nei limiti delle risorse di cui al presente comma, un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non superiore al 50 per cento dell'importo di tali spese. Ai fini della concessione del contributo di cui al primo periodo, i richiedenti devono dimostrare di avere stipulato, entro tre mesi dal conseguimento della patente o dell'abilitazione professionale, un contratto di lavoro in qualità di conducente con un operatore economico del settore dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, per un periodo di almeno sei mesi. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022.

*5-ter.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono indicati i termini e le modalità di presentazione delle domande per la concessione del contributo di cui al comma 5-*bis*, nonché le modalità di erogazione dello stesso.

*5-quater.* Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-*bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

*5-quinquies*. In deroga a quanto disposto dall'articolo 54, comma 1, lettera *d*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sugli autocarri è possibile la presenza a bordo, oltre che delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose trasportate, anche di un soggetto neo-assunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione, per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi.

*5-sexies*. Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) all'articolo 2, comma 1, la lettera *a*) è sostituita dalla seguente:

« *a*) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati “servizi di linea”: i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 km e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche »;

*b*) all'articolo 3:

1) al comma 1, le parole: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto e »;

2) al comma 2:

2.1) la lettera *g*) è sostituita dalla seguente:

« *g*) proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto »;

2.2) la lettera *m*) è abrogata;

3) al comma 3, le parole: « , *g*) e *m*) » sono sostituite dalle seguenti: « e *g*) »;

*c*) all'articolo 5, comma 2, la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

« *c*) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella

forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo ».

*5-septies*. Le disposizioni di cui al comma *5-sexies*, lettera *a)*, si applicano a partire dal 31 marzo 2022.

*5-octies*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, provvede a modificare il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti 1° dicembre 2006, n. 316, anche al fine di semplificare il procedimento autorizzatorio, con particolare riferimento alla riduzione dei termini del medesimo procedimento e alla sua conclusione anche secondo le modalità di cui all'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. All'articolo 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma *4-septies*, sono aggiunti i seguenti:

« *4-octies*. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con decreto da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, individua il numero e la composizione delle commissioni di esame, nonché i requisiti e le modalità di nomina dei relativi componenti ai fini degli esami di abilitazione degli ispettori che svolgono gli accertamenti periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi di cui al comma *4-septies*. Per la determinazione della misura dei compensi a favore dei componenti delle commissioni si applica la disciplina prevista dal decreto di cui all'articolo 3, comma 13, della legge 19 giugno 2019, n. 56.

*4-novies*. Le spese per la partecipazione agli esami di cui al comma *4-octies*, per la prima iscrizione e per l'aggiornamento dell'iscrizione nel registro degli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 22 del 28 gennaio 2020, nonché quelle per il funzionamento delle commissioni esaminatrici e le indennità da corrispondere ai componenti delle commissioni medesime sono a carico dei richiedenti.

*4-decies*. Gli importi e le modalità di versamento dei diritti di cui al comma *4-novies* sono determinati secondo le modalità previste dai provvedimenti adottati in attuazione dell'articolo 11, commi 12 e 13, del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. Le relative somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e destinate al finanziamento delle spese di funzionamento delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-novies* e delle indennità da corrispondere ai componenti delle medesime commissioni.

*4-undecies*. Per l'anno 2021, al fine di consentire l'avvio delle attività delle commissioni esaminatrici di cui al comma *4-octies* è autorizzata la spesa di euro 200.000, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stan-

ziamento del fondo speciale di parte corrente 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

*6-bis.* All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il Fondo finanzia altresì il 50 per cento del costo complessivo degli interventi posti in essere da comuni e unioni di comuni relativi a:

*a)* messa in sicurezza della mobilità ciclistica urbana, comprese l'istituzione di zone a velocità limitata, inferiore o uguale a 30 km/h, e l'installazione della relativa segnaletica;

*b)* realizzazione di stalli o aree di sosta per i velocipedisti;

*c)* realizzazione della casa avanzata e delle corsie ciclabili di cui all'articolo 3, comma 1, numeri *7-bis*), *12-bis*) e *12-ter*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

*6-ter.* All'articolo 200-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 1, le parole: « in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta, con patologie accertate, anche se accompagnate, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno » sono sostituite dalle seguenti: « in favore delle persone fisicamente impedite, a mobilità ridotta anche se accompagnate, ovvero persone con invalidità o affette da malattie che necessitano di cure continuative, ovvero appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 o in stato di bisogno, ovvero di donne in gravidanza, ovvero di persone di età pari o superiore a sessantacinque anni »;

*b)* dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

« *4-bis.* Nei limiti delle risorse ad essi assegnate, i comuni possono prevedere il superamento del limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità, anche economica, appartenenti alle categorie di cui al comma 1.

*4-ter.* Nell'ambito e nei limiti delle risorse loro assegnate, i comuni possono utilizzare una quota pari al 5 per cento delle medesime risorse anche per finanziare le spese necessarie per promuovere ed attivare la misura di cui al presente articolo ».

*6-quater.* Al fine di sostenere le attività di trasformazione digitale dei servizi di motorizzazione resi a cittadini e imprese dagli uffici del Dipartimento per

la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché di garantire elevati livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito fondo con una dotazione pari a 25 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

*6-quinquies.* All'articolo 22, comma 6, lettera *b*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il secondo periodo è soppresso.

*6-sexies.* In fase di progettazione ed esecuzione di infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario devono essere previste infrastrutture complementari atte a consentire il passaggio in sicurezza di fauna selvatica nelle aree in cui è maggiore la loro presenza nel territorio.

*6-septies.* Le disposizioni del comma *6-sexies* si applicano alle infrastrutture di tipo stradale, autostradale e ferroviario la cui attività di progettazione è avviata successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

*6-octies.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica, sono definite le specifiche tecniche destinate ai gestori e finalizzate ad assicurare modalità standardizzate ai fini della progettazione di cui al comma *6-sexies*.

*6-novies.* Dall'attuazione delle disposizioni dei commi *6-sexies*, *6-septies* e *6-octies* non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

*6-decies.* All'articolo 18 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, il comma *3-bis* è abrogato.

#### Articolo 1-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, con riferimento all'acquisto di veicoli, i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie permanenti, abilitati alla guida presentano 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 codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

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

Articolo 1-ter.

*(Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica)*

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, i commi da 75 a 75-septies sono sostituiti dai seguenti:

« 75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;
- f) la marcatura “CE” prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità *free-floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

*75-quinquies.* I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-*vicies ter*, sono equiparati ai velocipedi.

*75-sexies.* Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

*75-septies.* Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-*ter* dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

*75-octies.* I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

*75-novies.* I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

*75-decies.* È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

*75-undecies.* È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

*75-duodecies.* I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi indicatori di direzione.

*75-terdecies.* I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

*75-quaterdecies.* I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-*terdecies*.

*75-quinquiesdecies.* È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai

marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

*75-sexiesdecies.* Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

*75-septiesdecies.* Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

*75-duodevicies.* Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-sexies* a *75-quaterdecies* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

*75-undevicies.* Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

*75-vicies.* Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-quater* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

*75-vicies semel.* Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma *75-quinquiesdecies* si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

*75-vicies bis.* Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a *75-vicies semel* si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

*75-vicies ter.* Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al

primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ».

## Articolo 2.

*(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza nel settore delle infrastrutture autostradali e idriche)*

1. In considerazione dei provvedimenti di regolazione e limitazione della circolazione stradale adottati nel periodo emergenziale da COVID-19 e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti sulla rete autostradale all'articolo 13, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole: «relative all'anno 2020 e all'anno 2021» sono sostituite dalle seguenti: «relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio» e le parole: «non oltre il 31 luglio 2021» sono sostituite dalle seguenti: «non oltre il 31 dicembre 2021».

*1-bis.* Al fine di accelerare la realizzazione delle infrastrutture autostradali e l'effettuazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di promuovere l'innovazione tecnologica e la sostenibilità delle medesime infrastrutture, l'affidamento delle concessioni relative alla tratta autostradale di cui all'articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, può avvenire, in deroga alle disposizioni del comma 1 del medesimo articolo 13-*bis*, anche facendo ricorso alle procedure previste dall'articolo 183 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, da concludere entro il 31 dicembre 2022. In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero Spa, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-*bis*, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 30 ottobre 2019. In caso di affidamento della concessione a un operatore economico diverso dalla società Autobrennero Spa e qualora le somme effettivamente dovute da tale società in forza della citata delibera del CIPE 1° agosto 2019 risultino inferiori a quelle corrisposte ai sensi del secondo periodo del presente comma, il concessionario subentrante provvede a versare l'importo differenziale direttamente alla società Autobrennero Spa mediante riduzione delle somme dovute al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in qualità di concedente, a titolo di prezzo della concessione.

*1-ter.* Per le medesime finalità di cui al comma 1-*bis* del presente articolo, all'articolo 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: « La società Autobrennero Spa provvede al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla data di entrata in vigore della presente disposizione nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, mediante versamenti rateizzati di pari importo, da effettuare entro l'anno 2028. La società Autobrennero Spa provvede al versamento della prima rata entro il 15 dicembre 2021 e delle successive rate entro il 15 dicembre di ciascuno degli anni successivi »;

b) al comma 4, le parole: « entro il 31 luglio 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 15 dicembre 2021 » e le parole: « entro il 30 giugno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 21 dicembre 2021 ».

2. In considerazione del calo di traffico registrato sulle autostrade italiane derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle relative misure di limitazione del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici e di salvaguardare i livelli occupazionali, è prorogata di due anni la durata delle concessioni in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. La proroga non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica finalizzate al nuovo affidamento delle concessioni di cui al primo periodo e già definite con l'aggiudicazione alla data di entrata in vigore del presente decreto.

2-bis. All'articolo 9-*tricies semel*, comma 1, del decreto-legge 24 ottobre 2019, n. 123, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 156, le parole: « 31 ottobre 2021 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2021 ».

2-ter. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-ter, quarto periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nelle more della definizione del procedimento di revisione della concessione di cui al terzo periodo del medesimo articolo 35, comma 1-ter, è autorizzato l'acquisto da parte della società ANAS Spa dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa relativi al predetto intervento viario, previo pagamento di un corrispettivo determinato avendo riguardo ai soli costi di progettazione e ai diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'articolo 2578 del codice civile. Per le finalità di cui al primo periodo, la società ANAS Spa provvede ad acquisire preventivamente il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si pronuncia entro trenta giorni dalla data di ricezione della richiesta, in relazione alle eventuali integrazioni o modifiche da apportare ai predetti progetti, nonché all'entità del corrispettivo da riconoscere secondo i criteri di cui al primo periodo.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2-ter, pari a 36,5 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede, quanto a 35,8 milioni di euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e, quanto a 700.000 euro per l'anno 2021, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1016, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

*2-quinquies.* Al fine di favorire il superamento della grave crisi derivante dalle complesse problematiche del traffico e della mobilità lungo la rete stradale e autostradale della regione Liguria, nelle more della definizione del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società ANAS Spa relativo al periodo 2021-2025, è assegnato alla società ANAS Spa un contributo di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e di 5 milioni di euro per l'anno 2023 da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia nel tratto compreso tra il comune di Sanremo e il comune di Ventimiglia. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

*2-sexies.* Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

*2-septies.* Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con riferimento alla società di cui al comma *2-sexies*, sono definiti l'atto costitutivo e lo statuto sociale, sono nominati gli organi sociali per il primo periodo di durata in carica, anche in deroga alle disposizioni del testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, sono stabilite le remunerazioni degli stessi organi ai sensi dell'articolo 2389, primo comma, del codice civile e sono definiti i criteri, in riferimento al mercato, per la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche da parte del consiglio di amministrazione ai sensi dell'articolo 2389, terzo comma, del codice civile, in deroga all'articolo *23-bis* del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Le successive modifiche allo statuto e le successive nomine dei componenti degli organi sociali sono deliberate a norma del codice civile.

*2-octies.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definiti i contenuti e le modalità di esercizio del controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sulla società di cui al comma *2-sexies*.

*2-novies.* La società di cui al comma *2-sexies* può, nei limiti delle risorse disponibili, stipulare, anche in deroga alla disciplina del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, a eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle direttive 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, e 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, apposite convenzioni, anche a titolo oneroso, con società direttamente o indirettamente controllate dallo Stato ai fini dell'assistenza tecnica, operativa e gestionale nonché costituire società di gestione di autostrade statali ovvero acquisire partecipazioni nelle medesime società, secondo le modalità e le procedure definite dallo statuto di cui al comma *2-septies* e dal decreto di cui al comma *2-octies*.

*2-decies.* A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma *2-septies*, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa sono trasferite alla società di cui al comma *2-sexies*.

*2-undecies.* Dopo il comma 6 dell'articolo 49 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è inserito il seguente:

« *6-bis.* La società ANAS S.p.A. adotta sistemi di contabilità separata per le attività oggetto di diritti speciali o esclusivi, compresi le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e tutti gli altri provvedimenti amministrativi comunque denominati previsti dal comma 4, e per ciascuna attività. Le attività di cui al periodo precedente sono svolte sulla base del contratto di programma sottoscritto tra la società ANAS S.p.A. e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ».

*2-duodecies.* All'articolo 1, comma 870, secondo periodo, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le parole: « definisce il corrispettivo annuale a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere » sono sostituite dalle seguenti: « individua le opere da realizzare e i servizi da rendere ». Il comma 5 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, è abrogato.

*2-terdecies.* Le società di cui all'articolo 36, comma 2, lettera *b*), numero 4), del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, che non hanno provveduto, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad avviare ovvero a concludere con un provvedimento di aggiudicazione le procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, sono sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data. Per lo svolgimento delle attività liquidatorie, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità

sostenibili, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un commissario liquidatore. Con il decreto di nomina è determinato il compenso spettante al commissario liquidatore sulla base del decreto di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 4 febbraio 2010, n. 14. Gli oneri relativi al pagamento di tale compenso sono a carico delle società di cui al primo periodo. Resta ferma l'assegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili delle risorse già destinate alla realizzazione delle infrastrutture di rilevanza regionale di cui al primo periodo e ancora disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, da impiegare per le medesime finalità.

*2-quaterdecies.* All'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Per i quadri economici approvati a decorrere dal 1° gennaio 2022, la quota di cui al precedente periodo non può superare il 9 per cento dello stanziamento destinato alla realizzazione dell'intervento. Entro il predetto limite, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze della contabilità analitica sulle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS s.p.a., stabilisce la quota da riconoscere alla società con obiettivo di efficientamento dei costi ».

*2-quinquiesdecies.* Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale e a rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-*sexies* con un apporto complessivo di 52 milioni di euro, da sottoscrivere e versare, anche in più fasi e per successivi aumenti di capitale e della dotazione patrimoniale, nel limite di spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2021, di 10 milioni di euro per l'anno 2022 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024. Ai relativi oneri si provvede:

a) quanto a 2 milioni di euro per l'anno 2021, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nel medesimo anno, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

b) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione del Fondo di conto capitale di cui al comma 5 dell'articolo 34-*ter* della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

*2-sexiesdecies.* L'apporto di cui al comma 2-*quinquiesdecies* può essere incrementato fino a 528 milioni di euro per l'anno 2021 mediante versamento, nel medesimo anno, all'entrata del bilancio dello Stato, e successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa, di una corrispondente somma iscritta in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

*2-septiesdecies.* Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali, Roma capitale è autorizzata a stipulare, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di tali interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione della convenzione. Per le finalità di cui al primo periodo e limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS Spa può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, da essa conclusi, ancora efficaci alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati su tali accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione nei modi previsti dai commi da 2 a 6 del medesimo articolo 54. Per le finalità di cui al presente comma, la società ANAS Spa è altresì autorizzata a utilizzare, ai sensi dell'articolo 1, comma 873, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra la società ANAS Spa e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel limite di 5 milioni di euro.

3. All'articolo 2, comma 171, primo periodo, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le parole « I compiti » sono sostituite dalle seguenti: « Fermi i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti, i compiti ».

4. All'articolo 114, comma 4, primo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le parole « Il progetto » sono sostituite dalle seguenti: « Per gli invasi realizzati da sbarramenti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il progetto » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per gli invasi di cui all'articolo 89 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le regioni, in conformità ai propri ordinamenti, adeguano la disciplina regionale agli obiettivi di cui ai commi 2, 3 e 9, anche tenuto conto delle specifiche caratteristiche degli sbarramenti e dei corpi idrici interessati. ».

*4-bis.* All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 516 è sostituito dal seguente:

« 516. Per la programmazione e la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei danni connessi al fenomeno della siccità e per promuovere il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche, anche al fine di aumentare la resilienza dei sistemi idrici ai cambiamenti climatici e ridurre le dispersioni di risorse idriche, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 30 giugno 2022 è adottato il Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico. Il Piano nazionale è aggiornato ogni tre anni, con le modalità di cui al primo periodo, tenuto conto dello stato di avanzamento degli interventi, come risultante dal monitoraggio di cui al comma 524. Il Piano nazionale è attuato attraverso successivi stralci che tengono conto dello stato di avanzamento degli interventi e della disponibilità delle risorse economiche nonché di eventuali modifiche resesi necessarie nel corso dell'attuazione degli stralci medesimi, approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze e l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata »;

b) dopo il comma 516 sono inseriti i seguenti:

« 516-bis. Entro il 28 febbraio 2022, con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica, delle politiche agricole alimentari e forestali, della cultura e dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, previa acquisizione dell'intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti le modalità e i criteri per la redazione e per l'aggiornamento del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e della sua attuazione per successivi stralci secondo quanto previsto dal medesimo comma, tenuto conto dei piani di gestione delle acque dei bacini idrografici predisposti dalle Autorità di bacino distrettuali, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e in particolare:

a) ai fini della definizione del Piano nazionale di cui al comma 516, le modalità con cui le Autorità di bacino distrettuali, gli Enti di governo dell'ambito e gli altri enti territoriali coinvolti trasferiscono al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili le informazioni e i documenti necessari alla definizione del Piano medesimo e i relativi criteri di priorità, tenuto anche conto della valutazione della qualità tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria effettuata dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente per gli interventi proposti da soggetti da essa regolati;

b) i criteri per l'assegnazione delle risorse degli stralci, sulla base di indicatori di valutazione degli interventi, nonché le modalità di revoca dei finanziamenti nei casi di inadempienza o di dichiarazioni mendaci;

c) le modalità di attuazione e di rendicontazione degli interventi ammessi al finanziamento negli stralci.

*516-ter.* Gli interventi finanziati con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2019, e 1° agosto 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 2019, sono inseriti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e sono attuati e monitorati secondo le modalità previste nei medesimi decreti. Al fine di garantire il rispetto del cronoprogramma previsto dal Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino all'adozione del Piano nazionale di cui al comma 516, le risorse economiche già disponibili alla data di entrata in vigore della presente disposizione per la realizzazione degli interventi previsti dal medesimo comma 516 sono utilizzate, tenuto conto dei procedimenti già avviati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dall'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente, per la programmazione di ulteriori stralci attuativi approvati con le modalità stabilite dal terzo periodo del citato comma 516 »;

c) i commi 517 e 518 sono abrogati;

d) al comma 519, le parole: « di cui alle sezioni “acquedotti” e “invasi” del Piano nazionale » sono sostituite dalle seguenti: « di cui al Piano nazionale di cui al comma 516 »;

e) il comma 520 è sostituito dal seguente:

« 520. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, monitora l'andamento dell'attuazione degli interventi del Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo e assicura il sostegno e le misure di accompagnamento ai soggetti attuatori per la risoluzione di eventuali criticità nella programmazione e nella realizzazione degli interventi »;

f) al comma 524, le parole: « “Piano invasi” o “Piano acquedotti” sulla base della sezione di appartenenza » sono sostituite dalle seguenti: « Piano nazionale di cui al comma 516 »;

g) il comma 525 è sostituito dal seguente:

« 525. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale complementare di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29

luglio 2021, n. 108, e dal titolo II del medesimo decreto-legge, nonché dal comma 520 del presente articolo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili segnala i casi di inerzia e di inadempimento degli impegni previsti da parte degli enti di gestione e degli altri soggetti responsabili e, in caso di assenza del soggetto legittimato, propone gli interventi correttivi da adottare per il ripristino, comunicandoli alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Presidente del Consiglio dei ministri, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nomina, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, un Commissario straordinario che esercita i necessari poteri sostitutivi di programmazione e di realizzazione degli interventi, e definisce le modalità, anche contabili, di intervento. Il Commissario straordinario opera in via sostitutiva anche per la realizzazione degli interventi previsti nel Piano nazionale di cui al comma 516 del presente articolo in mancanza del gestore legittimato a operare. Gli oneri per i compensi dei Commissari straordinari sono definiti dal decreto di nomina e sono posti a carico delle risorse destinate agli interventi. I compensi dei Commissari straordinari sono stabiliti in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111 ».

*4-ter.* Al comma 155 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole: « , di cui 60 milioni di euro annui per la sezione “invasi” » sono soppresse.

*4-quater.* Il comma *4-bis* dell'articolo 6 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dai seguenti:

« *4-bis.* Con il regolamento di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono definite le modalità con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla vigilanza tecnica sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari e all'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e adduzione connesse agli sbarramenti di ritenuta di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 507 del 1994, aventi le seguenti caratteristiche:

- a)* in caso di utilizzo della risorsa idrica con restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere comprese tra la presa e la restituzione in alveo naturale, escluse le centrali idroelettriche e di pompaggio e gli altri impianti industriali;
- b)* in caso di utilizzo della risorsa idrica senza restituzione in alveo: l'opera di presa e le opere successive alla presa, sino e compresa la prima opera idraulica in grado di regolare, dissipare o disconnettere il carico idraulico di monte rispetto alle opere di valle, ovvero la prima opera idraulica di ripartizione della portata derivata.

*4-ter.* All'approvazione tecnica dei progetti delle opere di derivazione e di adduzione non individuate ai sensi del comma *4-bis* e alla vigilanza tecnica

sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle medesime opere provvedono le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

*4-quater.* Nel caso di opere di derivazione e di adduzione di cui ai commi 4-bis e 4-ter tra loro interconnesse, i compiti e le funzioni di cui ai commi 4-bis e 4-ter sono svolti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero dalle regioni e province autonome di Trento e di Bolzano sulla base di accordi sottoscritti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 ».

#### Articolo 2-bis.

*(Individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali al servizio delle stazioni per l'alta velocità)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con i concessionari delle tratte autostradali in concessione, procede alla valutazione, sulla base di un'analisi di fattibilità tecnico-economica, dei siti per l'ubicazione dei caselli autostradali funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità di prossima realizzazione. I nuovi caselli, valutati sostenibili in relazione alla domanda di traffico, sono assentiti in concessione alle società e regolati mediante un *addendum* agli atti convenzionali vigenti.

#### Articolo 3.

*(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)*

1. Al fine di accelerare il « Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, *European Rail Traffic Management System* », di seguito denominato « sistema ERTMS », e di garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale di classe « B » e l'attrezzaggio dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sottosistema ERTMS di bordo dei veicoli, secondo le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. Tali risorse non sono destinate al finanziamento dei costi di sviluppo, certificazione, omologazione ed eventuali riomologazioni su reti estere dei cosiddetti « veicoli tipo », fermi macchina o sostituzione operativa dei mezzi di trazione.

2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate al finanziamento degli interventi di rinnovo o ristrutturazione dei veicoli, per l'adeguamento del relativo sottosistema di bordo di classe « B » al sistema ERTMS rispondente alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicate nella Tabella A2.3 dell'allegato A del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione europea, del 27 maggio 2016, come modificato dal regolamento (UE) 2019/776 della Commissione europea, del 16 maggio 2019, e alle norme tecniche previste al punto 12.2 dell'Allegato 1a al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie n. 1/2016 del 13 dicembre 2016. Fermo quanto previsto dal comma 3

possono beneficiare del finanziamento gli interventi realizzati a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ed entro il 31 dicembre 2026, sui veicoli che risultino iscritti in un registro di immatricolazione istituito presso uno Stato membro dell'Unione europea, che circolano sul territorio nazionale, soltanto nel caso in cui detti interventi non risultino già finanziati dai contratti di servizio in essere con lo Stato o le regioni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità attuative di erogazione del contributo alle imprese ferroviarie o ai proprietari dei veicoli per gli interventi sui veicoli di cui al comma 2, nei limiti della effettiva disponibilità del fondo. Nell'ambito delle dotazioni del fondo, il suddetto decreto definisce i costi sostenuti che possono essere considerati ammissibili, l'entità del contributo massimo riconoscibile per ciascun veicolo oggetto di intervento in caso di effettuazione di una determinata percorrenza sulla rete ferroviaria interconnessa insistente sul territorio nazionale, l'entità della riduzione proporzionale del contributo riconoscibile in caso di effettuazione di percorrenze inferiori a quella richiesta ai fini dell'attribuzione del contributo nella misura massima, nonché i criteri di priorità di accoglimento delle istanze in coerenza con i tempi previsti nel piano nazionale di sviluppo del sistema ERTMS di terra. L'efficacia del decreto di cui al presente comma è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

4. Per le finalità di cui al comma 1 si provvede, nei limiti di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 86, della legge 23 dicembre 2005, n. 266.

5. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, all'articolo 47, comma 11-*quinquies*, primo periodo, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole « 2019 e 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « 2019, 2020 e 2021 ». All'onere derivante dalla presente disposizione, pari a complessivi 2 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 12, comma 18, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

6. Al fine di assicurare la continuità del servizio di trasporto ferroviario lungo la linea da Tirano in Italia fino a Campocologno in Svizzera è autorizzata la circolazione nel territorio italiano dei rotabili ferroviari a tal fine impiegati per l'intera durata della concessione rilasciata al gestore di detto servizio di trasporto dall'ufficio governativo della Confederazione elvetica.

7. Nel territorio italiano, l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario di cui al comma 6 avviene in conformità alle previsioni di cui all'articolo 2, comma 4, e all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per le reti ferroviarie funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario.

8. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il comune di Tirano e il gestore della linea ferroviaria di cui al comma 6 definiscono il disciplinare di esercizio relativo alla parte del tracciato che, in ambito urbano, interseca il traffico veicolare e i passaggi pedonali. Agli eventuali oneri derivanti dal disciplinare di esercizio di cui al primo periodo, il comune di Tirano provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9. All'articolo 51, comma 6, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole « nell'anno 2021, » sono inserite le seguenti: « per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del COVID-19, nonché ».

*9-bis.* In considerazione degli effetti negativi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sui fatturati degli operatori economici operanti nel settore del trasporto registrati nell'esercizio 2020, l'Autorità di regolazione dei trasporti è autorizzata, per l'esercizio finanziario 2022, a fare fronte alla copertura delle minori entrate derivanti dalla riduzione degli introiti connessi al contributo per il funzionamento dovuto ai sensi della lettera *b)* del comma 6 dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, previste nella misura di 3,7 milioni di euro, mediante l'utilizzo della quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione accertato alla data del 31 dicembre 2020. Alla compensazione dei maggiori oneri, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 3,7 milioni di euro annui per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali, di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

*9-ter.* All'articolo 19 della legge 12 novembre 2011, n. 183, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 1, dopo le parole: « tunnel di base » sono inserite le seguenti: « nonché delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, »;

*b)* dopo il comma 1 è inserito il seguente:

« *1-bis.* Al fine di assicurare uniformità di disciplina rispetto al cantiere di cui al comma 1, le aree e i siti dei comuni di Bruzolo, Bussoleno, Giaglione, Salbertrand, San Didero, Susa e Torrazza Piemonte, individuati per l'installazione dei cantieri della sezione transfrontaliera della parte comune e delle opere connesse, comprese quelle di risoluzione delle interferenze, costituiscono aree di interesse strategico nazionale »;

*c)* al comma 2, le parole: « di cui al comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui ai commi 1 e *1-bis* ».

## Articolo 4.

*(Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo)*

1. Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Segnalazione di apparenti anomalie »;

2) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Analoga informazione è resa dalle autorità di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorità sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino. »;

3) al comma 4, le parole « dei piloti » sono sostituite dalla seguente: « ricevuta »;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole « la compagnia non adotti » sono sostituite dalle seguenti: « i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino »;

c) all'articolo 18, la rubrica è sostituita dalla seguente: « Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima »;

d) all'articolo 20, i commi 1-*bis* e 1-*ter* sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera *d*), le parole « quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare » sono sostituite dalle seguenti: « magistrale conseguito al termine dell'*iter* di formazione degli ufficiali dei corsi normali ».

1-*bis*. Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *m*), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239.

1-*ter*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorità nazionale designata ai sensi

del comma 1-*bis* per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorità interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

1-*quater*. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonché per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema è assegnato all'amministrazione di cui al comma 1-*bis* un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036.

1-*quinquies*. Agli oneri derivanti dal comma 1-*quater*, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

1-*sexies*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti:

« 730-*bis*. Per le finalità di cui al comma 729, per “nave abbandonata” si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unità che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorità di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale è collocata la nave.

730-*ter*. Per le finalità di cui al comma 729, per “relitto” si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi ».

1-*septies*. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a 1-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità,

logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

*1-bis.* Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-*ter* della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

*1-ter.* Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-*ter* della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

*1-quater.* Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.

*1-quinquies.* La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

*1-sexies.* Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera *b*), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

*1-septies.* Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'articolo 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS »;

*b)* i commi da 2 a *2-sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 2. I PRP di cui al comma *1-ter* sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

*2-bis.* Nei porti di cui al comma *1-ter*, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

- a)* adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
- b)* inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
- c)* approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma *3-ter*, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

*2-ter.* Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza »;

*c)* il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera *e*), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate »;

*d)* il comma *4-ter* è sostituito dal seguente:

« *4-ter.* Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale »;

*e)* il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente »;

*f)* la rubrica è sostituita dalla seguente: « Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale ».

*1-octies.* Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma *1-septies* del presente articolo non si applicano ai documenti di programmazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

*1-novies.* Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma *1-septies* del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

2. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al punto 7), dopo le parole « Portoscuso-Portovesme » sono inserite le seguenti: « , Porto di Arbatax »;

*b)* al punto 8), dopo le parole « Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani » sono inserite le seguenti: « , Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela nonché Porto di Licata »;

*b-bis)* al punto *15-bis*), le parole: « e Reggio Calabria » sono sostituite dalle seguenti: « , Reggio Calabria e Saline ».

3. Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, all'Autorità di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 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 per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo *34-ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce « Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021 ».

*3-bis.* In tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 a decorrere dal 1° gennaio 2023 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o più decreti del Ministro delle

infrastrutture e della mobilità sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari.

*3-ter.* Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

*3-quater.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma *3-ter* del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

*3-quinquies.* Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *3-ter*, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole « alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri », sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ».

*4-bis.* All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: « alle imprese armatoriali delle unità o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali » sono sostituite dalle seguenti: « alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari

alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali suddette ».

4-*ter*. All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attività di servizio od a riposo » sono sostituite dalle seguenti: « nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-*bis*, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23-*ter*, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 ».

4-*quater*. Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 « Regina », cosiddetta « variante della Tremezzina », è riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-*ter*, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166.

5. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole « dovuti in relazione all'anno 2020 » sono sostituite dalle seguenti: « dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021 »;

2) dopo le parole « allo scopo anche utilizzando » sono inserite le seguenti: « , limitatamente all'anno 2020, »;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 » sono sostituite dalle seguenti: « , per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento

del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 »;

*b)* al comma 10-*bis*, secondo periodo, dopo le parole « salute pubblica » sono aggiunte le seguenti: « e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali »;

*c)* al comma 10-*quinqüies*, le parole « ai commi 10-*bis* e 10-*ter* » sono sostituite dalle seguenti: « al comma 10-*ter* »;

*d)* dopo il comma 10-*quinqüies* è aggiunto il seguente: « 10-*sexies*. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera *a)* del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalità attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. ».

*5-bis*. Per le finalità di cui all'articolo 199, comma 1, lettera *b)*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

*5-ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *5-bis*, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

*5-quater*. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. All'articolo 103-*bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole « fino al 31 agosto 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « fino al 31 dicembre 2021 ».

6-*bis*. Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: « con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020 » sono inserite le seguenti: « nonché di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022 »;

b) dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorità di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debtrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali ».

6-*ter*. Agli oneri derivanti dal comma 6-*bis*, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6-*quater*. All'articolo 184-*quater* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 5-*bis*. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-*ter* del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici.

5-*ter*. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili ».

#### Articolo 4-*bis*.

*(Disposizioni in materia di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)*

1. All'articolo 200, comma 6-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: « le autovetture a uso di terzi di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), del medesimo codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del

1992 » sono aggiunte le seguenti: « nonché i natanti che svolgono servizio di trasporto pubblico non di linea ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21 ».

#### Articolo 5.

*(Disposizioni urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Consiglio superiore dei lavori pubblici e in materia di incentivi per funzioni tecniche)*

1. Al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, è istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, di seguito denominato « CISMI », che non costituisce struttura dirigenziale e opera alle dirette dipendenze del Ministro. Al CISMI è assegnato un contingente complessivo di venti unità di personale, da individuarsi, nella misura di cinque ricercatori, di cinque tecnologi, di quattro primi ricercatori, di quattro primi tecnologi, di un dirigente tecnologo e di un dirigente di ricerca, tra il personale degli Enti pubblici di ricerca collocato fuori ruolo con mantenimento del trattamento economico in godimento presso l'amministrazione di appartenenza che è posto integralmente a carico del predetto Ministero. Al coordinamento del CISMI è preposto il dirigente di ricerca individuato secondo le modalità di cui al secondo periodo. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in aggiunta al contingente di cui al secondo periodo, nel limite di spesa di euro 47.000 per l'anno 2021 e di euro 140.000 a decorrere dall'anno 2022, può avvalersi di non più di quattro esperti o consulenti nominati ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

2. Nello svolgimento della propria attività, il CISMI può stipulare, per conto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, apposite convenzioni con enti e istituti di ricerca specializzati, pubblici e privati, e cura i rapporti con organismi internazionali, europei e nazionali nelle materie di competenza del medesimo Ministero.

3. Per l'attuazione delle disposizioni del comma 1, è autorizzata la spesa di euro 741.985 per l'anno 2021 e di euro 2.225.954 a decorrere dall'anno 2022. Al relativo onere si provvede per euro 741.985 per l'anno 2021 e per euro

2.225.954 a decorrere dall'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. All'articolo 45 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 1, lettera *a)*, la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « sette » e dopo le parole: « uno appartenente al Ministero dell'economia e delle finanze » sono aggiunte le seguenti: « e uno appartenente al Ministero della difesa »;

*b)* al comma 2, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Per la partecipazione alle attività del Comitato non spettano indennità e gettoni di presenza ed è riconosciuto il solo rimborso delle spese nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente e di quanto previsto per i componenti e gli esperti del Consiglio superiore dei lavori pubblici. ».

5. Agli oneri derivanti dal comma 4, lettera *a)*, pari a euro 35.000 per ciascuno degli anni dal 2022 fino al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'attuazione del comma 4, lettera *a)*, per l'anno 2021, e lettera *b)*, si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. All'articolo 22, comma 2, terzo periodo, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le parole « , senza oneri a carico della finanza pubblica, » sono soppresse e il quarto periodo è sostituito dal seguente: « Ai componenti della commissione è riconosciuto un rimborso delle spese effettivamente sostenute e documentate per le missioni effettuate nei limiti previsti per il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con oneri complessivi non superiori a 18.000 euro per l'anno 2021 ed a 36.000 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

7. Al fine di assicurare la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili anche in relazione alla realizzazione degli interventi di competenza del medesimo Ministero finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo

1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in considerazione delle specifiche professionalità, anche di natura tecnica, del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tenuto conto della necessità di remunerare adeguatamente le attività di controllo svolte da detto personale, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con riferimento al personale non dirigenziale del medesimo Ministero sono incrementati, nei limiti di cui al comma 9 e in deroga ai limiti finanziari previsti dalla normativa vigente:

a) l'indennità di amministrazione di complessivi euro 1.986.272,57 per l'anno 2021 ed euro 5.958.817,70 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione;

b) il fondo risorse decentrate del personale di cui all'articolo 76 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto funzioni centrali 2016-2018 relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di euro 2.446.641,12 per l'anno 2021 ed euro 7.339.923,35 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7 e in considerazione delle peculiari responsabilità del personale dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i fondi per la retribuzione di posizione e la retribuzione di risultato del medesimo personale sono incrementati, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto:

a) nella misura di complessivi euro 203.578,47 per l'anno 2021 ed euro 610.735,40 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale generale;

b) nella misura di complessivi euro 843.366,54 per l'anno 2021 ed euro 2.530.099,62 a decorrere dall'anno 2022, al lordo degli oneri a carico dell'amministrazione, per il personale di livello dirigenziale non generale.

9. Agli oneri derivanti dai commi 6, 7 e 8, quantificati in complessivi euro 5.497.859 per l'anno 2021 ed in complessivi euro 16.475.576 a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente 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, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

10. Il regolamento di cui all'articolo 113, comma 3, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si applica agli appalti di lavori, servizi e forniture le cui procedure di gara sono state avviate successivamente alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, anche se eseguiti prima dell'entrata in vigore del predetto regolamento. Gli oneri per la ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 113, comma 2, del decreto legislativo n. 50 del 2016 fanno carico agli stanziamenti già accantonati per i singoli appalti di lavori, servizi e forniture di cui al primo periodo negli stati di previsione della spesa o nei bilanci delle stazioni appaltanti.

11. All'articolo 10, comma 1, lettera *f*), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) all'alinea, le parole « un rappresentante per ciascuna », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « un rappresentante espressione »;

*b*) al numero 7), le parole « delle Confederazioni alle quali aderisce » sono sostituite dalle seguenti: « della Confederazione alla quale aderisce; ove sia rappresentata per il tramite della Confederazione, tale Confederazione deve aver fatto parte dell'Assemblea Generale del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro almeno per tre mandati negli ultimi cinque e può indicare una sola associazione di categoria ».

#### Articolo 6.

*(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali)*

1. All'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) al comma 4:

1) alla lettera *a*), le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

2) alla lettera *g*), dopo le parole « le ispezioni di sicurezza » sono inserite le seguenti: « con le modalità »;

3) alla lettera *l*), dopo le parole « n. 35 del 2011 », sono aggiunte le seguenti: « , da destinare all'Agenzia per lo svolgimento delle attività di cui agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto legislativo »;

*b*) il comma 4-*quater* è sostituito dal seguente: « 4-*quater*. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ai sensi dell'articolo 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014, e del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 settembre 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 280 del 2 dicembre 2003. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 9 e 11 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, per quanto applicabili, nonché, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le modalità per la realizzazione e l'apertura all'esercizio di nuovi sistemi di trasporto a impianti fissi. »;

*c*) al comma 5, le parole « comma 4, lettere *a*) e *c*) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4, lettere *a*) e *g*) »;

*d)* al comma 5-*bis*, primo periodo, le parole « ed alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264 » sono soppresse;

*e)* al comma 9, lettera *b)*, le parole « 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « 668 unità, di cui 48 di livello dirigenziale non generale e 3 uffici di livello dirigenziale generale »;

*f)* al comma 13, le parole « due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale » sono sostituite dalle seguenti: « tre posizioni di uffici di livello dirigenziale generale »;

2. All'articolo 12, comma 3, lettera *a)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole « e dal personale dell'A.N.A.S. » sono aggiunte le seguenti: « , nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

3. Fino al 31 dicembre 2023, ai fini dell'ammissione all'esame di qualificazione di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non è richiesto per il personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali il possesso del requisito dell'anzianità di inquadramento previsto dall'articolo 23, comma 2, secondo periodo, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto si provvede all'adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali secondo le modalità previste dall'articolo 12, commi 8, 9 e 10, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.

5. Gli Uffici speciali trasporti a impianti fissi, di seguito USTIF, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il relativo personale, pari a sei unità di livello dirigenziale non generale e novantadue unità di personale delle aree funzionali, di cui quarantotto di area III, trentotto di area II e sei di area I, sono trasferiti all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, a decorrere dal 1° gennaio 2022. Conseguentemente, la dotazione organica del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ferme restando le 38 posizioni di livello dirigenziale generale, è rideterminata in 189 posizioni di livello dirigenziale non generale e 7.674 unità di personale delle aree funzionali di cui 2.966 di area III, 4.497 di area II e 211 di area I. Le risorse umane trasferite includono il personale di ruolo dirigenziale e non dirigenziale, nonché il personale a tempo determinato con incarico dirigenziale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che risulta in servizio alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Al personale non dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma si applica

il trattamento economico, compreso quello accessorio, previsto nell'amministrazione di destinazione e viene corrisposto un assegno *ad personam* riassorbibile pari all'eventuale differenza fra le voci fisse e continuative del trattamento economico dell'amministrazione di provenienza, ove superiore, e quelle riconosciute presso l'amministrazione di destinazione. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, al personale dirigenziale trasferito ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi i contratti individuali di lavoro stipulati ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto. Fino alla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla corresponsione del trattamento economico spettante al personale trasferito nella misura già corrisposta e le eventuali differenze sono a carico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. A decorrere dalla medesima data, le risorse finanziarie sono allocate sul pertinente capitolo di spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere trasferite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Tale importo considera i costi del trattamento economico corrisposto al personale trasferito e tiene conto delle voci retributive fisse e continuative, del costo dei buoni pasto, della remunerazione del lavoro straordinario e del trattamento economico di cui al Fondo risorse decentrate. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di amministrazione di cui al comma 4, l'attività facente capo agli USTIF continua ad essere esercitata presso le sedi e gli uffici già individuati dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 297 del 23 dicembre 2014.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede, con proprio decreto, ad effettuare le occorrenti variazioni di bilancio, in termini di residui, di competenza e di cassa ivi comprese l'istituzione, la modifica e la soppressione di missioni e programmi. A decorrere dalla data di adozione del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al primo periodo transitano all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali i rapporti giuridici attivi e passivi relativi alle funzioni trasferite. A decorrere dalla medesima data, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali provvedono al trasferimento delle corrispondenti risorse strumentali tramite protocolli d'intesa.

7. Agli oneri derivanti dai commi 1, lettere *e)* ed *f)*, e 5, pari a 1.355.309 euro annui a decorrere dal 2022 si provvede a valere sulle risorse disponibili nel bilancio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali. Alla compensazione dei relativi effetti finanziari, in termini di fabbisogno e di indebitamento netto, pari a 697.985 euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali,

di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto-legge 7 ottobre 2008, n. 154, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2008, n. 189.

8. All'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole « il Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole « La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è composta dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » e le parole: « da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, » sono soppresse e, al secondo periodo, le parole « La Commissione è nominata con provvedimento del Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « La Commissione è nominata con provvedimento del Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, nel rispetto del principio della parità di genere »;

c) al comma 11, le parole « del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono sostituite dalle seguenti: « dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ».

9. Con provvedimento adottato dal Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è rinnovata la composizione della Commissione permanente di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, come modificato dal presente decreto. Fino alla data di adozione del provvedimento di cui al primo periodo, continua ad operare la Commissione permanente nella composizione esistente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

#### Articolo 7.

##### *(Disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo)*

1. Al fine di assicurare il pieno rispetto del vigente sistema di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese e di consentire una transizione ordinata nel settore del trasporto aereo che eviti, anche in considerazione degli effetti derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, disservizi per il traffico di passeggeri e merci da e verso gli aeroporti del Regno Unito, le disposizioni di cui all'articolo 17-*quater* del decreto-legge 25

marzo 2019, n. 22, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2019, n. 41, si applicano fino alla data del 30 ottobre 2022.

2. All'articolo 11-*quater*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente: « 4. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 2020; i commissari straordinari possono procedere all'adozione, per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, 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 e possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni, rami d'azienda o parti di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea. Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*, e alla decisione della Commissione europea 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 compendi aziendali del ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante formulata dalla società in conformità alla decisione della Commissione europea. A seguito della cessione totale o parziale dei compendi aziendali 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 complessi 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. A seguito della decisione della Commissione europea il Ministero dell'economia e delle finanze sottoscrive l'aumento di capitale della società di cui al citato articolo 79, comma 4-*bis*. »;

b) il comma 9 è sostituito dal seguente: « 9. Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2021, diretto a garantire l'indennizzo dei titolari di titoli di viaggio, nonché di *voucher* o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e non utilizzati alla data del trasferimento dei complessi aziendali di cui al comma 3. L'indennizzo è erogato esclusivamente nell'ipotesi in cui

non sia garantito al contraente un analogo servizio di trasporto ed è quantificato in misura pari all'importo del titolo di viaggio. Il Ministero dello sviluppo economico provvede al trasferimento all'Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.a. e all'Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria delle risorse sulla base di specifica richiesta dei commissari che dia conto dei presupposti di cui al presente comma. I commissari provvedono mensilmente alla trasmissione al Ministero di un rendiconto delle somme erogate ai sensi del presente comma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede ai sensi dell'articolo 77. »;

*b-bis)* dopo il comma 9 è inserito il seguente:

« *9-bis.* Anche 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, il Ministro dell'economia e delle finanze riferisce annualmente alle Commissioni parlamentari competenti sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti della società di cui all'articolo 79, comma 4-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale deliberati. In sede di prima applicazione il Ministro riferisce entro il 31 marzo 2022 ».

#### Articolo 7-*bis*.

*(Istituzione della Giornata nazionale « Per non dimenticare »)*

1. Al fine di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto con riguardo alla tutela dell'incolumità delle persone e dei beni coinvolti nelle operazioni di trasporto dei passeggeri, la Repubblica riconosce il giorno 8 ottobre come Giornata nazionale « Per non dimenticare ».
2. La Giornata nazionale di cui al comma 1 non determina gli effetti civili di cui alla legge 27 maggio 1949, n. 260, non comporta riduzioni dell'orario di lavoro negli uffici pubblici né, qualora cada in giorno feriale, costituisce giorno di vacanza o comporta riduzione di orario per le scuole di ogni ordine e grado, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1977, n. 54.
3. In occasione della Giornata nazionale di cui al comma 1, le istituzioni che hanno competenza nel settore dei trasporti nonché le scuole di ogni ordine e grado, anche in coordinamento con le associazioni e con gli organismi operanti nel settore, possono organizzare cerimonie, iniziative e incontri al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica in relazione alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e del valore della vita di ciascun individuo.
4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### Articolo 8.

*(Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L)*

1. In considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, all'articolo 1, comma 1031, alinea, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole « In via sperimentale, a chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, » sono sostituite dalle seguenti: « In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia ».

1-*bis*. Alla lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: « a chi omologa in Italia » fino a: « decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 » sono sostituite dalle seguenti: « ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219 ».

1-*ter*. Il comma 2 dell'articolo 74-*bis* del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente:

« 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera *b-bis*) del comma 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle procedure in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto e continuano a trovare applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 82 del 6 aprile 2019, con termine di scadenza, per la conclusione della procedura prevista dal citato decreto ministeriale di conferma della prenotazione dei contributi nell'apposita piattaforma informatica, fissato al 31 dicembre 2021 per le prenotazioni inserite, anche se in fase di completamento, dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, e con termine di scadenza fissato al 30 giugno 2022 per quelle inserite tra il 1° luglio 2021 e il 31 dicembre 2021. I medesimi termini si applicano, alle medesime condizioni, alle prenotazioni dei contributi relativi ai veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L.

3. Al fine di garantire e ottimizzare l'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, le risorse di cui all'articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, comma 652, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, disponibili alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, comma 1031, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. Con provvedimento del

Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73-*quinquies*, comma 2, lettera *a*), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3-*bis*. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) il comma 77 è sostituito dal seguente:

« 77. Per l'anno 2021, è concesso un contributo, alternativo e non cumulabile con altri contributi statali previsti dalla normativa vigente, nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e rimaste a carico del compratore, per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo nuovo di fabbrica alimentato esclusivamente ad energia elettrica, di potenza inferiore o uguale a 150 kW, di categoria M1, di cui all'articolo 47, comma 2, lettera *b*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a euro 30.000 al netto dell'imposta sul valore aggiunto »;

*b*) il comma 78 è sostituito dai seguenti:

« 78. Il contributo di cui al comma 77 è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) inferiore a euro 30.000 e nel limite complessivo massimo di spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2021. A tal fine, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un apposito fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021.

78-*bis*. Il contributo di cui al comma 77 è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo in forma di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

78-*ter*. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore »;

*c*) il comma 79 è sostituito dai seguenti:

« 79. Ai fini dell'attuazione dei commi 77, 78, 78-*bis* e 78-*ter*, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 6 aprile 2019.

79-bis. L'efficacia dei commi 77, 78, 78-bis e 78-ter è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ».

#### Articolo 9.

*(Disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari)*

1. Il Commissario straordinario del Parco della Giustizia di Bari, nominato ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, approva il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23, commi 5 e 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, convocando la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale partecipa obbligatoriamente, in deroga a quanto previsto dall'articolo 14-ter, comma 4, della citata legge n. 241 del 1990, anche un rappresentante del Ministero della giustizia. Nella medesima conferenza di servizi, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, esprime il parere sul progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso a cura del Commissario. Il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, in deroga a quanto previsto dall'articolo 1, comma 9, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, non riguarda anche la valutazione di congruità del costo.

2. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui al comma 1, predisposto in conformità a quanto previsto dall'articolo 48, comma 7, quarto periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è trasmesso, a cura del Commissario, altresì all'autorità competente ai fini dell'espressione del provvedimento di valutazione ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, unitamente alla documentazione di cui agli articoli 13, comma 3 e 22, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 152 del 2006. Si applicano i termini di cui all'articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Gli esiti della valutazione ambientale sono trasmessi e comunicati dall'autorità competente alle altre amministrazioni che partecipano alla conferenza di servizi di cui al comma 1. Qualora si sia svolto il dibattito pubblico è escluso il ricorso all'inchiesta pubblica di cui all'articolo 24-bis del predetto decreto legislativo n. 152 del 2006.

3. L'approvazione del progetto da parte del Commissario tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'approvazione del progetto perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra Stato e regione, in ordine alla localizzazione dell'opera, ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti e comprende il parere reso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 215 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, i provvedimenti di valutazione ambientale e i

titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. La variante urbanistica, conseguente all'approvazione del progetto, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge n. 241 del 1990 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera.

4. In deroga all'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, la verifica del progetto definitivo e del progetto esecutivo condotta ai sensi dell'articolo 26, comma 6, del predetto decreto legislativo accerta altresì l'ottemperanza alle prescrizioni impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nonché a quelle impartite in sede di valutazione ambientale. All'esito della verifica, il Commissario straordinario procede direttamente all'approvazione del progetto definitivo ovvero del progetto esecutivo.

5. Il Commissario straordinario può procedere, sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, all'affidamento congiunto dei livelli di progettazione successivi e dell'esecuzione dell'opera. L'affidamento avviene mediante acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. Laddove si rendano necessarie modifiche sostanziali, il Commissario può convocare, ai sensi del comma 1, una nuova conferenza di servizi ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e alla stessa è chiamato a partecipare anche l'affidatario dell'appalto che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti alle determinazioni del Commissario, anche rese in seguito alla conferenza di servizi.

6. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento indette per la progettazione e l'esecuzione degli interventi di edilizia giudiziaria e delle infrastrutture a supporto di cui al presente articolo, si applicano le previsioni contenute nell'articolo 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

#### Articolo 10.

*(Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni)*

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, il comma 1039 è sostituito dal seguente: « 1039. Le risorse giacenti nei conti correnti infruttiferi di cui al comma 1038 sono attribuite, in relazione al fabbisogno finanziario, a ciascuna amministrazione od organismo titolare e/o attuatore dei progetti,

sulla base delle procedure definite con il decreto di cui al comma 1042, nel rispetto del sistema di gestione e controllo delle componenti del *Next Generation EU*. ».

2. Il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui sono state individuate le risorse finanziarie, come determinate nella decisione di esecuzione del Consiglio UE–ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », viene aggiornato sulla base di eventuali riprogrammazioni del PNRR adottate secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente sulla base del cronoprogramma finanziario degli interventi cui esse sono destinate.

3. La notifica della citata decisione di esecuzione del consiglio UE–ECOFIN recante « Approvazione della Valutazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia », unitamente al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, costituiscono la base giuridica di riferimento per l'attivazione, da parte delle amministrazioni responsabili, delle procedure di attuazione dei singoli interventi previsti dal PNRR, secondo quanto disposto dalla vigente normativa nazionale ed europea, ivi compresa l'assunzione dei corrispondenti impegni di spesa, nei limiti delle risorse assegnate ai sensi del decreto di cui al comma 2.

4. Laddove non diversamente previsto nel PNRR, ai fini della contabilizzazione e rendicontazione delle spese, le amministrazioni ed i soggetti responsabili dell'attuazione possono utilizzare le « opzioni di costo semplificate » previste dagli articoli 52 e seguenti del regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021. Ove possibile, la modalità semplificata di cui al primo periodo è altresì estesa alla contabilizzazione e alla rendicontazione delle spese sostenute nell'ambito dei Piani di sviluppo e coesione di cui all'articolo 44 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.

5. In sede di definizione dei provvedimenti che recano le procedure di attuazione degli interventi del PNRR, ivi incluse quelle relative ai progetti in essere, le amministrazioni responsabili, in aggiunta agli ordinari criteri previsti dalla normativa di settore, stabiliscono ulteriori e specifici criteri di assegnazione delle risorse idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità, degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio, rendicontazione e controllo previsti dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, anche sulla base di apposite linee guida da emanarsi con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Nel caso in cui si renda necessario procedere al recupero di somme nei confronti delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano e degli enti locali, si applicano le procedure di cui al comma 7-*bis* dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

7. All'articolo 64 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « *3-bis*. Fatto salvo quanto previsto dal comma *2-nonies*, i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID e la carta di identità elettronica ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale è stabilita la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettera *a*), utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la Carta Nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete, nonché la data a decorrere dalla quale i soggetti di cui all'articolo 2, comma 2, lettere *b*) e *c*) utilizzano esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica e la carta Nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti dei propri servizi *on-line* ».

*7-bis*. Dopo l'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è inserito il seguente:

« Art. 48-*bis*. – (*Interventi sulle infrastrutture energetiche lineari*) – *1*. Per gli interventi infrastrutturali ferroviari rientranti nelle disposizioni di cui agli articoli 44 e 48, che ai fini della loro funzionalità necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche, le procedure autorizzatorie di cui ai predetti articoli possono applicarsi anche alla progettazione degli interventi di modifica, potenziamento, rifacimento totale o parziale o nuova realizzazione di tali infrastrutture, ove queste siano strettamente connesse e funzionali all'infrastruttura ferroviaria. In tali casi, il procedimento si svolge mediante unica conferenza di servizi alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti all'adozione di provvedimenti, pareri, visti, nulla osta e intese relativi all'infrastruttura ferroviaria e alle opere di connessione. La determinazione conclusiva della conferenza dispone l'approvazione del progetto ferroviario e l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle opere di connessione elettriche in favore del soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica, ai sensi degli articoli *52-bis* e seguenti del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Con tale determinazione, le connessioni elettriche alle infrastrutture di cui al primo periodo sono dichiarate di pubblica utilità e inamovibili ai sensi dell'articolo *52-quater*, commi 1 e 5, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e la loro localizzazione, in caso di difformità dallo strumento urbanistico vigente, ha effetto di variante con contestuale imposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con attribuzione del relativo potere espropriativo al soggetto gestore dell'infrastruttura lineare energetica ».

*7-ter*. All'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo le parole: « finalizzati a garantire » sono inserite le seguenti: « , limitatamente alle sole infrastrutture già in esercizio ».

*7-quater.* Al primo periodo del comma 17-*bis* dell'articolo 13 del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: « da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie » sono aggiunte le seguenti: « , nonché a definire i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie ».

*7-quinquies.* Al fine di assicurare l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi pubblici previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026 le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi direttamente della società Cassa depositi e prestiti Spa e di società da essa direttamente o indirettamente controllate per attività di assistenza e supporto tecnico-operativo, per la gestione di fondi e per attività a queste connesse, strumentali o accessorie. I rapporti tra le parti sono regolati sulla base di apposite convenzioni, anche in relazione alla remunerazione dell'attività svolta, concluse sulla base e in conformità all'accordo quadro stipulato tra il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Cassa depositi e prestiti Spa. Le amministrazioni possono sottoscrivere le suddette convenzioni nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nell'ambito dei rispettivi bilanci, anche a valere sui quadri economici degli investimenti che concorrono a realizzare.

*7-sexies.* Per le medesime finalità di cui al comma 7-*quinquies* nonché al fine di rafforzare il settore del *venture capital*, il Ministero dello sviluppo economico, nel rispetto delle condizioni previste dalla sezione 2.1 della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04, concernente gli orientamenti sugli aiuti di Stato destinati a promuovere gli investimenti per il finanziamento del rischio, è autorizzato a sottoscrivere, fino a un ammontare pari a 2 miliardi di euro, secondo la disciplina dei relativi regolamenti di gestione, quote o azioni di uno o più fondi per il *venture capital*, come definiti dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture capital*, comprese quote o azioni di fondi per il *venture debt* o di uno o più fondi che investono in fondi per il *venture debt*, istituiti dalla società che gestisce anche le risorse di cui all'articolo 1, comma 116, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a condizione che altri investitori professionali, compresa la società Cassa depositi e prestiti Spa in qualità di istituto nazionale di promozione ai sensi dell'articolo 1, comma 826, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sottoscrivano risorse aggiuntive per almeno il 30 per cento dell'ammontare della sottoscrizione del Ministero medesimo e fermo restando il rispetto della richiamata sezione della comunicazione della Commissione europea 2014/C 19/04. A tal fine è autorizzato il versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 31 dicembre 2021, dell'importo di 2 miliardi di euro delle somme iscritte in conto residui nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, con riferimento all'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77,

per la successiva riassegnazione al pertinente capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico relativo all'articolo 1, comma 209, della citata legge n. 145 del 2018. La normativa di attuazione recante le modalità di investimento del Ministero dello sviluppo economico attraverso il fondo di sostegno al *venture capital* disciplina anche le conseguenze del mancato investimento di almeno il 60 per cento del patrimonio del fondo entro cinque anni dalla chiusura, anche parziale del primo periodo di sottoscrizione.

*7-septies*. Per le medesime finalità di cui al comma *7-quinquies*, limitatamente agli strumenti e agli interventi in favore delle piccole e medie imprese, le amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono avvalersi anche della società Mediocredito centrale Spa.

*7-octies*. All'articolo 8, comma *2-bis*, terzo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche per evitare qualsiasi effetto decadenziale ».

#### Articolo 11.

##### *(Rifinanziamento della componente prestiti e contributi del Fondo 394/81)*

1. Per l'attuazione della linea progettuale « Rifinanziamento e Ridefinizione del fondo 394/81 gestito da Simest », M1C2 investimento 5.1, nell'ambito delle risorse a tal fine attribuite dal PNRR, sono istituite nell'ambito del Fondo rotativo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, le seguenti sezioni:

*a)* « Sezione Prestiti », per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con dotazione finanziaria pari a euro 800 milioni per l'anno 2021;

*b)* « Sezione Contributi » per le finalità di cui all'articolo 72, comma 1, lettera *d)*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, con dotazione finanziaria pari a euro 400 milioni per l'anno 2021, da utilizzare per cofinanziamenti a fondo perduto fino al 50 per cento dei finanziamenti a tasso agevolato concessi a valere sullo stanziamento di cui alla lettera *a)* del presente comma.

2. I finanziamenti agevolati a valere sulla sezione di cui al comma 1, lettera *a)*, sono esentati, a domanda del richiedente, dalla prestazione della garanzia, in deroga alla vigente disciplina relativa al fondo di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394.

3. Il Comitato agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 270, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, definisce con proprie delibere termini, modalità e condizioni per la realizzazione della linea progettuale di cui al comma 1 in con-

formità ai requisiti previsti per tale intervento e al punto M1C2-26 dell'allegato della decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione della valutazione del PNRR dell'Italia e in particolare:

a) la natura e la portata dei progetti sostenuti che devono essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021, e garantire la conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio « non arrecare un danno significativo » dei progetti sostenuti nell'ambito della misura mediante l'uso di una prova di sostenibilità, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020;

b) un elenco di esclusione e il requisito di conformità alla pertinente normativa ambientale nazionale e dell'Unione europea;

c) il tipo di interventi sostenuti;

d) i beneficiari interessati, con prevalenza di piccole e medie imprese (PMI), e i relativi criteri di ammissibilità.

4. Il Comitato agevolazioni è autorizzato a disporre, con proprie delibere, trasferimenti di risorse dalla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera b), alla sezione del Fondo di cui al comma 1, lettera a), al fine del pieno utilizzo delle risorse.

5. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2021 si provvede a valere sul Fondo di rotazione per l'attuazione del *Next Generation EU-Italia* di cui all'articolo 1, comma 1037, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, secondo le modalità di cui ai commi da 1038 a 1050 del medesimo articolo 1.

#### Articolo 12.

*(Disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti)*

1. Al decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 6-ter, è inserito il seguente:

« Art. 6-quater *(Disposizioni per il rilancio della progettazione territoriale)*.  
– 1. Per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni delle regioni Umbria, Marche, Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021/2027 dei fondi strutturali e del Fondo per lo sviluppo e la coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, per il successivo trasferimento all'Agenzia per la coesione territoriale, il “Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale”, di seguito denominato Fondo, con la dotazione complessiva di 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 euro per il 2022. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per lo sviluppo e la

coesione – programmazione 2021-2027 di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

2. Al Fondo accedono tutti i Comuni con popolazione complessiva inferiore a 30.000 abitanti, le Città metropolitane e le Province, ricompresi nelle aree indicate al comma 1, sulla base delle classi demografiche e secondo l'assegnazione di cui alla Tabella A, allegata al presente decreto.

3. Le risorse del Fondo sono ripartite tra i singoli enti beneficiari con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dell'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale da adottarsi entro il 30 novembre 2021 assicurando una premialità ai comuni aggregati nelle Unioni di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nei limiti delle risorse specificate nella Tabella A allegata al presente decreto. Le risorse sono impegnate dagli enti beneficiari mediante la messa a bando, entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto di riparto delle risorse, anche per il tramite di società *in house*, di premi per l'acquisizione di proposte progettuali, secondo le procedure di evidenza pubblica di cui al capo IV del titolo VI della parte II del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il trasferimento delle risorse avviene dopo la pubblicazione del bando. Decorso il predetto termine di sei mesi, le risorse non impegnate sono restituite al Fondo e riassegnate agli enti beneficiari, secondo le modalità e le garanzie stabilite nel decreto di cui al primo periodo. Con il medesimo decreto è definita ogni altra misura utile ad ottenere il miglior impiego delle risorse.

4. L'Autorità responsabile della gestione del Fondo è l'Agenzia per la coesione territoriale. L'Agenzia, nell'ambito delle proprie competenze, senza oneri ulteriori, assicura, inoltre, ogni utile supporto agli enti beneficiari per il celere ed efficace accesso al Fondo e provvede al monitoraggio ai fini di cui al comma 3, nonché ai fini della verifica di coerenza delle proposte rispetto a quanto previsto dal comma 6.

5. Il monitoraggio delle risorse di cui al comma 3 avviene attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Ogni proposta progettuale acquisita dall'ente beneficiario che si traduce in impegno di spesa ai sensi del comma 3, è identificata dal codice unico di progetto di cui all'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3. L'alimentazione del sistema di monitoraggio è assicurata dall'ente beneficiario titolare del codice unico di progetto. L'Agenzia per la coesione territoriale ha pieno accesso alle informazioni raccolte attraverso il sistema citato, anche ai fini di quanto disciplinato dal comma 3.

6. Nella valutazione delle proposte progettuali di cui al comma 3, gli enti beneficiari verificano che esse siano coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027, e siano state predisposte secondo apposite linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate entro il 15 novembre 2021 dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le proposte devono essere utili a realizzare

almeno uno dei seguenti obiettivi: la transizione verde dell'economia locale, la trasformazione digitale dei servizi, la crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che assicuri lo sviluppo armonico dei territori, anche dal punto di vista infrastrutturale, la coesione economica, l'occupazione, la produttività, la competitività, lo sviluppo turistico del territorio, la ricerca, l'innovazione sociale, la cura della salute e la resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale, nonché il miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasione di crescita professionale ai giovani e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro. Le proposte devono, altresì, privilegiare la vocazione dei territori, individuare soluzioni compatibili con gli strumenti urbanistici regolatori generali o devono comunque essere agevolmente e celermente realizzabili, anche con modeste varianti, e comportare soluzioni a basso impatto ambientale, di recupero e valorizzazione del patrimonio esistente, di contrasto dell'abusivismo, in ogni caso limitando il consumo di suolo. Le proposte, ove afferenti a interventi di carattere sociale, devono possedere un livello di dettaglio sufficiente all'avvio delle procedure di affidamento del servizio o di co-progettazione, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e dall'articolo 55 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117. Nel caso di lavori pubblici, il livello progettuale oggetto di concorso, da acquisire ai sensi dell'articolo 152, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è quello del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del medesimo decreto legislativo.

7. Le proposte progettuali selezionate sono acquisite in proprietà dagli enti beneficiari e possono essere poste a base di successive procedure strumentali alla loro concreta realizzazione o utilizzate per la partecipazione degli enti beneficiari ad avvisi o altre procedure di evidenza pubblica attivate da altre amministrazioni nazionali o dell'Unione europea.

8. Per lo sviluppo delle progettazioni che hanno a oggetto i lavori, l'ente beneficiario, ove non si avvalga di procedure di appalto integrato, affida al vincitore la realizzazione dei successivi livelli di progettazione, con procedura negoziata senza bando, sempre che il soggetto sia in possesso, in proprio o mediante avvalimento, dei requisiti di capacità tecnico-professionale ed economica previsti nel bando in rapporto ai livelli progettuali da sviluppare.

*8-bis.* Ove gli enti beneficiari, con popolazione fino a 5.000 abitanti, abbiano elaborato un documento di indirizzo della progettazione, le risorse di cui al comma 1 possono essere in via alternativa impegnate mediante l'affidamento di incarichi per la redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica, secondo le modalità di cui all'articolo 1 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, purché coerenti con gli obiettivi di cui al comma 6 del presente articolo.

9. In attuazione dei commi 7 e 8, l'ente beneficiario, per garantire la qualità della progettazione e della conseguente realizzazione dell'intervento, può avvalersi della Agenzia del demanio - Struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici di cui all'articolo 1, commi da 162 a 170, della legge 30 di-

cembre 2018, n. 145, la quale opera senza oneri diretti per le prestazioni professionali rese agli enti territoriali richiedenti ai sensi dell'articolo 1, comma 163, della predetta legge n. 145 del 2018.

*10.* L'Agenzia per la coesione territoriale, in collaborazione con l'ANAC, predisporre, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un bando tipo da utilizzare per i concorsi di cui al presente articolo.

*11.* Le proposte progettuali acquisite dagli enti beneficiari ai sensi del comma 7, sono considerate direttamente candidabili alla selezione delle operazioni previste dai programmi operativi regionali e nazionali di gestione dei Fondi strutturali e dai Piani di sviluppo e coesione finanziati dal FSC, nell'ambito del ciclo di programmazione 2021/2027, sempre che siano coerenti con gli assi prioritari, le priorità d'investimento e gli obiettivi specifici di riferimento fissati dai programmi e dai piani predetti, secondo condizioni e modalità individuate con il decreto di cui al comma 3, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

*12.* Nel portale istituzionale Opencoesione sono raccolte e rese immediatamente accessibili tutte le informazioni dell'iniziativa, anche ai fini del controllo e del monitoraggio sociale dei processi di ideazione, progettazione e realizzazione degli interventi. »;

*12-bis.* Al fine di consentire a tutti gli enti territoriali di condividere la programmazione delle politiche per la coesione territoriale, all'articolo 10, comma 4, sesto periodo, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 ottobre 2013, n. 125, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “attraverso la designazione di quattro componenti da parte della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di cui due in rappresentanza delle regioni e due in rappresentanza delle autonomie locali”.

*12-ter.* Al fine di garantire il rispetto dei tempi di attuazione del PNRR e il pieno utilizzo dei relativi fondi, nonché di favorire una riduzione degli oneri per le imprese coinvolte, all'articolo 32 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 1:

1) alla lettera *b)*, dopo le parole: “straordinaria e temporanea gestione dell'impresa” è inserita la seguente: “anche”;

2) dopo la lettera *b)* è aggiunta la seguente:

“*b-bis)* di ordinare alla stazione appaltante che i pagamenti all'operatore economico, anche nei casi di cui alla lettera *a)*, siano disposti al netto dell'utile derivante dalla conclusione del contratto, quantificato nel 10 per cento del corrispettivo, da accantonare, ai sensi del comma 7, in un apposito fondo”;

b) al comma 7, dopo le parole: “in via presuntiva dagli amministratori,” sono inserite le seguenti: “o dalle stazioni appaltanti nei casi di cui al comma 1, lettera *b-bis*,”;

c) al comma 8, dopo le parole: “medesimo comma” sono inserite le seguenti: “, anche laddove sia stato concluso e interamente eseguito il contratto di appalto” e dopo le parole: “gli esperti forniscono all'impresa” sono inserite le seguenti: “, ovvero anche alle imprese che sulla medesima esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate,” »;

b) è allegata la seguente tabella:

« Tabella A

(Articolo 6-quater)

Classi demografiche	Importo complessivo da ripartire tra gli enti beneficiari
Fino a 1.000 abitanti	€ 21.431.924,65
Tra 1.001 e 5.000 abitanti	€ 47.598.642,81
Tra 5.001 e 10.000 abitanti	€ 27.019.124,25
Tra 10.001 e 20.000 abitanti	€ 23.952.225,54
Tra 20.001 e 30.000 abitanti	€ 9.631.582,75
Province	€ 19.000.000,00
Città metropolitane	€ 7.000.000,00
Premialità di cui al comma 3	€ 5.881.675,00
Totale	€ 161.515.175,00

».

1-bis. In relazione agli interventi di cui all'allegato IV annesso al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'effettuazione della valutazione d'impatto ambientale di cui alla parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, le procedure di valutazione d'impatto ambientale sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui al comma 2-bis dell'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 152 del 2006 dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS di cui all'articolo 8, comma 1, del medesimo decreto. Nella trattazione dei procedimenti di sua competenza ai sensi della normativa vigente, la Commissione di cui al presente comma dà precedenza, su ogni altro progetto, agli interventi di cui al

citato allegato IV annesso al decreto-legge n. 77 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2021.

### Articolo 13.

#### *(Misure di agevolazioni per i comuni)*

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, è aggiunto, infine, il seguente periodo: « La misura è altresì estesa ai territori insulari dei comuni di Campo nell'Elba, Capoliveri, Capraia, Giglio, Marciana, Marciana Marina, Ponza, Porto Azzurro, Portoferraio, Portovenere, Rio, Ventotene, localizzati nelle isole minori del Centro-Nord, nonché alle isole minori lagunari e lacustri. ».

1-bis. All'articolo 1, comma 10, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: «ivi compresi i servizi turistici» sono aggiunte le seguenti: « , nonché le attività del commercio, ivi compresa la vendita dei beni prodotti nell'attività di impresa »;

b) il secondo periodo è soppresso.

2. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 32, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 31 dicembre 2021. »;

b) al comma 34, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per l'anno 2021, il termine di cui al primo periodo è fissato al 31 gennaio 2022. »;

b-bis) al comma 54 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « A decorrere dall'anno 2022, almeno il 40 per cento delle risorse è assicurato agli enti locali delle regioni del Mezzogiorno ».

2-bis. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 140, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: « Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è fissato al 15 febbraio 2022 »;

b) al comma 141 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per il contributo riferito all'anno 2022, il termine di cui al primo periodo è prorogato al 28 febbraio 2022 ».

2-ter. All'articolo 39, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: « a decorrere dall'anno 2022 », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « a decorrere dall'anno 2023 ».

### Articolo 13-bis.

*(Proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19)*

1. Le variazioni di bilancio riguardanti le risorse trasferite agli enti locali connesse alle certificazioni di cui all'articolo 1, comma 827, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e all'articolo 39, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono essere deliberate sino al 31 dicembre 2021 con deliberazione dell'organo esecutivo, fatte salve in ogni caso le specifiche limitazioni di utilizzo previste dalle norme di riferimento.

*Articolo 13-ter.*

*(Disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori)*

1. Fermo restando quanto previsto dal codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, per l'esercizio delle funzioni ad essi spettanti in qualità di autorità territoriale di protezione civile ai sensi dell'articolo 6 del citato codice, i sindaci dei comuni delle isole minori nel cui territorio hanno sede uno o più comuni possono, anche congiuntamente in forma intercomunale, istituire un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni di cui al citato articolo 6. I sindaci, nell'ambito dell'organismo consultivo, possono designare i rappresentanti delle rispettive amministrazioni e possono essere coadiuvati nelle attività di cui al presente comma da soggetti dotati di competenze scientifiche tecniche e amministrative dirette alla identificazione degli scenari di rischio connessi con i rispettivi territori. Ai componenti dei predetti organismi non spetta alcun compenso, indennità, gettone di presenza, rimborso di spese o altro emolumento comunque denominato.

2. Per favorire il tempestivo intervento in vista o in occasione degli eventi emergenziali di cui all'articolo 7 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, i comuni delle isole minori possono prevedere la costituzione di un fondo per le attività di protezione civile di competenza comunale di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongono il piano di protezione civile, con il supporto della regione competente.

4. I comuni provvedono alle attività di cui al presente articolo e all'eventuale costituzione del fondo di cui al comma 2 nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente nei rispettivi bilanci.

5. I sindaci dei comuni delle isole minori, il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, sentite le autorità di protezione civile nazionale e regionale e le locali autorità marittime, in caso di crisi vulcaniche possono regolamentare ovvero contingentare l'accesso alle stesse, al fine di assicurare le condizioni di sicurezza dei cittadini, anche in riferimento alle capacità di accoglienza delle isole e dei rispettivi ambiti portuali.

6. All'attuazione del presente articolo si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

#### Articolo 14.

##### *(Cabina di regia edilizia scolastica)*

1. All'articolo 1, comma 61, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, al quinto periodo, dopo le parole « Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca », sono inserite le seguenti: « , dell'Autorità politica delegata per le politiche di coesione ».

#### Articolo 15.

##### *(Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale)*

1. All'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, i commi da 1 a 1-*sexies* sono sostituiti dai seguenti:

« 1. Al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi, entro il 30 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le amministrazioni competenti e le strutture tecniche del Ministro per il sud e la coesione territoriale, effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati competenti, anche avvalendosi del supporto tecnico-amministrativo dell'Agenzia per la coesione territoriale, provvedono alla ricognizione delle infrastrutture di cui al primo periodo non di competenza statale. La ricognizione effettuata dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici e privati è trasmessa entro il 30 novembre 2021 alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, che la trasmettono, unitamente a quella di propria competenza, nei successivi cinque giorni, alla Conferenza delle regioni e delle province autonome e all'Agenzia per la coesione territoriale. Questa predispone il documento di ricognizione conclusivo da comunicare, entro il 31 dicembre 2021, al Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri.

*1-bis.* All'esito della ricognizione di cui al comma 1, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, per gli affari regionali e le autonomie, dell'economia e delle finanze, e per il Sud e la coesione territoriale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 marzo 2022, sono stabiliti i criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione predetta, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi,

sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità insulare e delle zone di montagna e delle aree interne, nonché dei territori del Mezzogiorno, alla densità della popolazione e delle unità produttive, e sono individuati i Ministeri competenti e la quota di finanziamento con ripartizione annuale, tenuto conto di quanto già previsto dal PNRR e dal Piano complementare di cui al decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, a valere sulle risorse del fondo cui al comma 1-ter. I criteri di priorità per la specificità insulare devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 690, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e degli esiti del tavolo tecnico-politico sui costi dell'insularità di cui al punto 10 dell'accordo in materia di finanza pubblica fra lo Stato e la regione Sardegna del 7 novembre 2019, purché sia comunque assicurato il rispetto dei termini previsti dal presente articolo.

*1-ter.* Per il finanziamento degli interventi di cui al comma 1-*quater*, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito il “Fondo perequativo infrastrutturale” con una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2022, 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 500 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2028 al 2033. Al predetto Fondo non si applica l'articolo 7-*bis* del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18. Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del Consiglio dei ministri, per il supporto tecnico-operativo alle attività di competenza, può stipulare apposita convenzione ai sensi degli articoli 5 e 192 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, nel limite massimo di spesa di 200.000 euro per l'anno 2021.

*1-quater.* Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1-*bis*, ciascun Ministero competente, assegnatario delle risorse di cui al comma 1-*bis* individua, anche sulla base di una proposta non vincolante della Conferenza delle regioni e delle province autonome, in un apposito Piano da adottare con decreto del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa, ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, gli interventi da realizzare, che non devono essere già oggetto di integrale finanziamento a valere su altri fondi nazionali o dell'Unione europea, l'importo del relativo finanziamento, i soggetti attuatori, in relazione al tipo e alla localizzazione dell'intervento, il cronoprogramma della spesa, con indicazione delle risorse annuali necessarie per la loro realizzazione, nonché le modalità di revoca e di eventuale riassegnazione delle risorse in caso di mancato avvio nei termini previsti dell'opera da finanziare. Gli interventi devono essere corredati, ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, del Codice unico di progetto. Il Piano di cui al primo

periodo è comunicato alla Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

*1-quinquies.* Il monitoraggio della realizzazione degli interventi finanziati di cui al comma *1-quater* è effettuato attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce "Interventi per il recupero del divario infrastrutturale legge di bilancio 2021."

*1-sexies.* Agli oneri derivanti dal terzo periodo del comma *1-ter*, pari a 200.000 euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

#### Articolo 16.

##### *(Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari)*

1. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, all'ultimo periodo, le parole « per non oltre un triennio dalla prima nomina » sono sostituite dalle seguenti: « non oltre la data del 31 dicembre 2024 ».

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024, si provvede:

*a)* quanto a 375.000 euro per l'anno 2021 e a 1.500.000 euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente 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 relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio;

*b)* quanto a 1.500.000 euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

*2-bis.* All'articolo 7 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 1 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché, ai soli fini delle semplificazioni di cui al comma 2, agli ulteriori siti retroportuali individuati con le modalità di cui al comma *1-bis* »;

*b)* il comma *1-bis* è sostituito dal seguente:

« *1-bis.* Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili, su proposta delle re-

gioni interessate, possono essere individuati ulteriori siti retroportuali. La proposta è corredata di un piano di sviluppo strategico che specifica la delimitazione delle zone interessate, in coerenza con le zone portuali ».

3. All'articolo 10 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il comma 8 è abrogato.

*3-bis.* Al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di *bob* e slittino « Eugenio Monti » di Cortina d'Ampezzo, l'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, è nominato commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Fermo restando quanto previsto dai commi 2, 3, *3-bis* e 4 del citato articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019, al commissario straordinario sono altresì attribuiti i poteri e le facoltà di cui all'articolo 3, comma *2-bis*, del predetto decreto-legge n. 16 del 2020. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma, al commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

*3-ter.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la quota percentuale del quadro economico degli interventi di cui al comma *3-bis* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico e la tipologia delle spese ammissibili. Per il supporto tecnico, il commissario straordinario di cui al comma *3-bis* si può avvalere, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione centrale o territoriale interessata, nonché di società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni o da altri soggetti di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196; i relativi oneri sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare nell'ambito della percentuale individuata ai sensi del primo periodo. Il commissario straordinario può nominare un sub-commissario. L'eventuale compenso del sub-commissario, da determinare in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è posto a carico del quadro economico dell'intervento da realizzare, nell'ambito della quota percentuale individuata ai sensi del primo periodo del presente comma. Il quadro economico, nonché le ulteriori informazioni di tipo anagrafico, finanziario, fisico e procedurale, devono essere desumibili dal sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Gli interventi devono essere identificati dal codice unico di progetto ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

*3-quater.* Alle controversie relative alle procedure di progettazione, approvazione e realizzazione degli interventi di cui al comma *3-bis* si applicano le previsioni dell'articolo 3, comma *12-ter*, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31.

*3-quinquies.* Per l'avvio dell'attività di progettazione e di realizzazione degli interventi di cui al comma *3-bis* del presente articolo è concesso un contributo pari a complessivi 24,5 milioni di euro, di cui euro 500.000 per l'anno 2021 ed euro 12 milioni per ciascuno degli anni 2022 e 2023. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 773, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Il Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri pone in essere le iniziative necessarie a garantire il completamento del finanziamento degli interventi di cui al comma *3-bis* entro il 30 giugno 2022.

*3-sexies.* Nelle more del recupero della piena funzionalità tecnica della Funi-via Savona-San Giuseppe di Cairo per garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, ai lavoratori di cui all'articolo *94-bis*, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, può essere concessa dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, dal 16 novembre 2021 al 31 agosto 2022, un'ulteriore indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale, comprensiva della relativa contribuzione figurativa, in continuità con l'indennità di cui al medesimo articolo *94-bis*, comma 1. Entro il limite di durata massima di cui al primo periodo, l'indennità di cui al presente comma continua ad essere erogata anche in caso di sopravvenuta risoluzione del rapporto di lavoro dovuta alla cessazione dell'attuale concessione. La misura di cui al presente comma è incompatibile con i trattamenti di integrazione salariale, compresi quelli a carico dei fondi di solidarietà di cui al titolo II del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, e con l'indennità NASpI di cui al decreto legislativo 4 marzo 2015, n. 22, ed è riconosciuta nel limite massimo di spesa di 187.500 euro per l'anno 2021 e di 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal terzo periodo del presente comma, pari a 187.500 euro per l'anno 2021 e a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni.

*3-septies.* All'articolo 3 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* al comma 6 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2397, primo comma, secondo periodo, del codice civile »;

*b)* al comma 11 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le somme previste nei quadri economici destinate ai servizi di ingegneria e architettura restano nella disponibilità della Società, che può svolgere direttamente i suddetti servizi o affidarli a soggetti terzi, secondo le procedure previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 »;

*c)* dopo il comma 11 è inserito il seguente:

« *11-bis*. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con l'autorità di Governo competente in materia di sport, possono essere individuati gli interventi, tra quelli ricompresi nel piano predisposto dalla Società ai sensi del comma 2, caratterizzati da elevata complessità progettuale o procedurale, sottoposti alla procedura di cui all'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 ».

*3-octies*. All'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7, le parole: « definitivo e del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « da porre a base della procedura di affidamento » e le parole: « definitivo ovvero del progetto esecutivo » sono sostituite dalle seguenti: « posto a base della procedura di affidamento nonché dei successivi livelli progettuali »;

b) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« *7-bis*. Le disposizioni dell'articolo 48, comma 5, primo, terzo e quarto periodo, si applicano anche ai fini della realizzazione degli interventi di cui al comma 1 del presente articolo ».

*3-novies*. Al comma 3 dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, dopo le parole: « e contabilizzate dal direttore dei lavori » sono inserite le seguenti: « , ovvero annotate sotto la responsabilità del direttore dei lavori nel libretto delle misure, ».

#### Articolo 16-*bis*.

*(Misure urgenti per il completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna)*

1. Al fine di evitare la revoca dei finanziamenti per lo sblocco di opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, al comma 3-*bis* dell'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le disposizioni del precedente periodo si applicano anche al completamento della strada statale 291 della Nurra in Sardegna ».

#### Articolo 16-*ter*.

*(Modifica all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108)*

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali. La pubblicazione di cui al periodo precedente non costituisce ricorso a invito, avviso o

bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta ».

#### Articolo 17.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

---

N.B. Per gli emendamenti e gli ordini del giorno non presi in considerazione a seguito della posizione della questione di fiducia sull'articolo unico del disegno di legge di conversione, si rinvia al Fascicolo n. 2 del 3 novembre 2021 e all'Annesso del 4 novembre 2021. Cfr. anche Elenco cronologico dei Resoconti, seduta n. 375.

### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 151-BIS, DEL REGOLAMENTO

#### **Interrogazione sull'attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia**

(3-02911) (03 novembre 2021)

Stefano, Malpezzi, Biti. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* -

Premesso che:

al fine di sostenere la rigenerazione dell'olivicoltura nelle zone della regione Puglia infette dal patogeno batterico *Xylella fastidiosa*, l'articolo 8-*quater* del decreto-legge 29 marzo 2019, n. 27, recante disposizioni urgenti in materia di rilancio dei settori agricoli in crisi, ha previsto, nell'ambito del "Piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia", lo stanziamento di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021;

in attuazione di quanto disposto dalla citata norma, il decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali 6 marzo 2020, di concerto con il Ministro per il Sud e la coesione territoriale e il Ministro dello sviluppo economico, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 giugno 2020, n. 147 (previo parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, espresso nella seduta del 29 gennaio 2020), prevede la ripartizione dei 300 milioni di euro complessivi e istituisce, per garantire piena attuazione del piano straordinario, un comitato di sorveglianza che si riunisce con cadenza almeno semestrale ed è presieduto da un rappresentante del Ministero delle politiche agricole;

gli articoli 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 17, 18, 19 e 20 del citato decreto ministeriale stabiliscono che il comitato di sorveglianza è incaricato di fornire un parere obbligatorio per la rimodulazione della ripartizione delle risorse, per l'attuazione di iniziative di comunicazione e informazione, di ricerca e di sperimentazione, e di potenziamento della rete di laboratori pubblici, nonché per la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli interventi di: a) contrasto al vettore ed eliminazione delle fonti di inoculo; b) rimozione delle piante disseccate a seguito della *Xylella* nella zona infetta; c) reimpianto degli olivi nella zona infetta; d) riconversione verso altre colture; e) salvaguardia degli olivi secolari o monumentali; f) interventi compensativi in favore dei frantoi oleari; g) diversificazione dell'economia rurale e accorpamento fondiario;

con un comunicato del 30 aprile 2020, il Ministero delle politiche agricole ha annunciato l'insediamento del comitato di sorveglianza;

il comitato di sorveglianza per la piena attuazione del piano straordinario, a distanza di un anno e mezzo dal suo insediamento, nonostante il ruolo cruciale ad esso assegnato dal decreto ministeriale 6 marzo 2020, non risulta ancora convocato, di fatto congelando lo stanziamento delle risorse per i numerosi progetti e proposte già predisposti da parte della Regione Puglia pervenuti a partire da quella data;

considerato che:

la completa attuazione del piano straordinario, la realizzazione dei progetti già presentati a livello regionale e l'effettivo impiego delle risorse stanziata a livello nazionale dal decreto-legge n. 27 del 2019 rappresentano la principale priorità per i cittadini e le imprese agricole pugliesi;

ulteriori ritardi nell'attuazione del piano straordinario, uniti alle già dure conseguenze della crisi economica causata dalla pandemia da COVID-19 e alle difficoltà che ha affrontato il comparto agricolo dovute alle gelate verificatesi nel mese di aprile 2021, potrebbero mettere in ginocchio l'intera regione,

si chiede di sapere:

quali iniziative intenda adottare il Ministro in indirizzo al fine di garantire l'effettiva realizzazione, senza ulteriori ritardi, dei progetti previsti nell'ambito del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, garantendo l'impiego tempestivo delle risorse stanziata a livello nazionale dal decreto-legge n. 27 del 2019;

se abbia predisposto tutti gli atti procedurali necessari per poter procedere alle definitive erogazioni delle risorse stanziata per la rigenerazione olivicola della Puglia;

se ritenga perseguibile l'opportunità di attivarsi per trovare ulteriori risorse a supporto del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia, in particolare per l'articolo 6 del decreto ministeriale 6 marzo 2020, la cui dotazione finanziaria per le domande singole ammonta a soli 20 milioni

di euro a fronte delle 8.281 domande pervenute con una richiesta di somme pari a 199.483.452,59 euro;

se intenda attivarsi, con urgenza, per garantire l'immediata convocazione del comitato di sorveglianza previsto dal decreto ministeriale 6 marzo 2020, a cui è affidato il compito di assicurare, con riunioni almeno a cadenza semestrale, la piena attuazione del piano straordinario per la rigenerazione olivicola della Puglia e, in particolare, di fornire pareri obbligatori per la ripartizione delle risorse, delle iniziative di comunicazione e informazione di ricerca e di sperimentazione, e di potenziamento della rete di laboratori pubblici, nonché per la definizione dei criteri e delle modalità di concessione dei contributi per gli interventi previsti nel piano.

### **Interrogazione sulle campagne internazionali contro il consumo di carne e sul sostegno al settore della zootecnia**

(3-02914) (03 novembre 2021)

Bergesio, Romeo, Vallardi, Rufa, Zuliani. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali* -

Premesso che:

nel 2019 "Eat Lancet commission" ha pubblicato un *report* nel quale viene delineata una strategia per un'alimentazione universale, secondo gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e degli accordi sul clima di Parigi, andando nei fatti ad omologare le scelte dei consumatori;

è ormai in atto un'evidente strategia per screditare le eccellenze agroalimentari *made in Italy*, sulle quali si basa un sistema alimentare fondato sui principi della dieta mediterranea per un corretto consumo giornaliero di alimenti naturali e stagionali, a favore di modelli alimentari assolutamente lontani dalla nostra cultura e dalle nostre tradizioni, basati sulla promozione di cibi ultra processati e sintetici, non adatti da un lato a soddisfare il gusto dei consumatori, e dall'altro a garantire il giusto apporto nutrizionale nella dieta alimentare;

queste posizioni indeboliscono la competitività delle filiere agroalimentari italiane, a cominciare dal settore zootecnico che conta 115.000 aziende e oltre 250.000 occupati, per un valore degli allevamenti pari a 17 miliardi di euro, che con l'indotto arriva ad 80 miliardi; ad avvantaggiarsene sono in primo luogo le multinazionali del cibo, che da tempo stanno investendo in tecnologie innovative per produrre carni sintetiche, sponsorizzate come alternativa sostenibile alla produzione di alimenti ottenuti da tecniche di agricoltura tradizionale;

il tentativo è quello di insinuare nell'opinione pubblica che la carne rossa danneggi la salute dei consumatori e che gli animali negli allevamenti siano maltrattati e che la zootecnia produca spreco di acqua e generi un'elevata emissione di anidrite carbonica; questa non è la visione reale: in Italia tutti gli

allevamenti hanno adottato tecniche di produzione a basso impatto ambientale con un'attenzione particolare al benessere animale;

tali posizioni "integraliste" stanno influenzando gli orientamenti della stessa Commissione europea sulla transizione ecologica, la quale sembrerebbe stia finanziando con i soldi della ripresa economica del *post* COVID-19 la ricerca sui cibi sintetici;

l'Italia è caratterizzata da un patrimonio di biodiversità tra i più significativi in ambito europeo che è necessario preservare, anche attraverso il rafforzamento e la valorizzazione del forte legame esistente tra l'agricoltura, il territorio e l'ambiente, il quale determina l'unicità delle produzioni agroalimentari italiane,

si chiede di sapere quali concrete misure, anche di natura economica, il Ministro in indirizzo intenda adottare per sostenere la filiera zootecnica italiana, al fine di renderla competitiva, anche attraverso l'utilizzo delle risorse del PNRR, da investire in politiche mirate alla crescita sostenibile del settore, anche a difesa della salute e della libertà di scelta dei consumatori.

### **Interrogazione sulla carenza e il rincaro delle materie prime in Italia**

(3-02906) (02 novembre 2021)

Faraone, Sbrollini, Grimani. - *Al Ministro dello sviluppo economico* -

Premesso che:

il prezzo delle materie prime è salito, nella maggior parte dei settori industriali, per ragioni logistiche e speculative. Ciò è dimostrato dal prezzo della macro categoria delle terre rare, di preciso il valore del rodio che è aumentato del 447 per cento, creando il fenomeno che gli economisti inglesi hanno soprannominato "*everything bubble*";

l'incremento del prezzo è accompagnato dalla mancata disponibilità sul mercato, causata dalla simultanea ripartenza produttiva di tutto il mondo dopo l'interruzione a causa dell'emergenza COVID;

l'economia italiana dipende in gran parte dall'importazione di materie prime per il funzionamento delle proprie aziende, così come dimostrato dall'ISTAT nel 2020 con il documento "Ecomondo 2020", in cui si stima la somma del valore complessivo dell'importazione italiana delle materie prime che si aggira intorno ai 18.6 miliardi di euro per lo stesso anno;

considerato che:

l'indisponibilità di *slot* all'interno dei *container* marittimi, accompagnata da un aumento dei prezzi del trasporto, ha causato ingenti danni agli imprenditori. Difatti, molte commesse sono state attivate con contratti che prevedono penali in caso di mancato rispetto dei tempi di consegna. Pertanto, da alcune settimane si susseguono le segnalazioni di

carenza di materie prime da parte di tante categorie produttive di industria e artigianato;

è necessario garantire che le filiere di molti settori non vengano interrotte per la carenza di componentistiche che potrebbe comportare il fermo di importanti aziende nel settore della meccanica e dell'edilizia;

in una situazione simile è a rischio la tenuta della ripresa economica, con conseguenze negative sul PIL e sulla stabilità dei posti di lavoro;

in alcuni casi si può sospettare che i mercati delle materie prime siano soggetti ad azioni speculative pericolose per la tenuta dell'industria europea ed in particolare di quella italiana;

considerato inoltre che il problema logistico-marittimo ha particolarmente influenzato i prezzi delle materie prime provenienti dall'oriente, dall'Africa e dall'America, si considera quindi necessario, al fine di aiutare le aziende italiane, un rafforzamento degli scambi con i *partner* europei,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione attinente alla carenza delle materie prime e agli impatti economici che ne conseguono;

quali azioni voglia attuare per rendere agibili le forniture nei tempi consueti.

### **Interrogazione sulle prospettive della compagnia aerea di bandiera**

(3-02912) (03 novembre 2021)

Malan, Ciriani. - *Al Ministro dello sviluppo economico* -

Premesso che:

la storia di Alitalia si intreccia, a doppio filo, con la storia d'Italia, fino a diventarne simbolo e paradigma; una storia che ha conosciuto stagioni d'oro, spazzate via dagli ultimi 30 anni di graduale declino, ascrivibile a errori di strategie industriali, a scenari avversi, ma anche alla responsabilità della politica che ha spesso visto nella compagnia di bandiera un terreno da lottizzare;

limitandosi ai fatti più recenti, nel 2012 l'Italia entra in piena recessione economica e Alitalia subisce il contraccolpo, perdendo oltre 600.000 euro al giorno e chiudendo il 2012 con 280 milioni in rosso e il 2013 con una perdita di oltre 500 milioni;

nel 2014 si arriva a un accordo con Etihad, compagnia degli Emirati Arabi e nasce la *joint venture* Alitalia Sai, con il 49 per cento in mano all'azienda del Medio oriente e il 51 per cento controllato dai vecchi azionisti di CAI con l'aggiunta di Poste italiane. Il colosso arabo per il rilancio spende 565 milioni di euro e riduce subito le tratte brevi, in quanto su queste

dominano Ryanair e le altre compagnie *low cost*, ma impone fallimentari strategie sul lusso che portano Alitalia a non mantenere gli obiettivi di rilancio previsti dal piano industriale elaborato da Abu Dhabi;

nell'aprile del 2017 si opta per un salvataggio di Alitalia con un investimento di circa 2 miliardi di euro da parte degli azionisti. Per approvare la misura si richiedono sacrifici ai lavoratori da condividere in un *referendum* tra i dipendenti e la vittoria del no alla richiesta di nuovi esuberi, circa 2.000, è schiacciante, così il consiglio di amministrazione di Alitalia prende atto della situazione patrimoniale deteriorata dell'azienda e richiede l'amministrazione straordinaria che, di fatto, taglia fuori dalla gestione della compagnia Etihad Airways e tutti i soci di minoranza. In quell'occasione il Ministero dello sviluppo economico eroga un prestito ponte di 900.000 euro, operazione che attira le accuse dall'Unione europea di aiuti di Stato;

in quasi 4 anni di amministrazione straordinaria, vengono concessi 1,3 miliardi di euro dei due prestiti dello Stato e 297 milioni di euro di ristori per COVID-19 a compensazione del crollo del traffico aereo del 2020; cifra, quest'ultima, decisamente inferiore a quelle autorizzate dall'Unione europea per altre compagnie di bandiera. Il Governo Conte approva la costituzione di una *newco* (ITA) per rilevare *asset* da Alitalia e far nascere una nuova compagnia di bandiera e per questo progetto impegna 3 miliardi di euro di futura capitalizzazione per la *newco*, direttamente controllata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze, guidata da Fabio Lazzarini e Francesco Caio;

il 1° aprile 2021 i dipendenti ricevono, in ritardo, il 50 per cento degli stipendi di marzo. Secondo dati visionati da "Il Sole-24 ore", ci sono assistenti di volo che hanno ricevuto chi solo 9 euro, chi 72 o 75,50 euro. I più fortunati hanno ricevuto "poche centinaia di euro", denunciano i lavoratori. Sulla busta paga dei naviganti incide molto la quota variabile, legata alle ore di volo, che, come è facile immaginare, a causa del COVID-19 sono crollate. Nelle cifre dell'acconto mancano l'anticipo della cassa integrazione guadagni straordinaria base che, da marzo, viene versata dall'INPS (fino a circa mille euro al mese) e l'integrazione all'80 per cento degli stipendi effettivi pre COVID, anch'essa versata dall'INPS. Il costo degli stipendi di un mese era di 18 milioni di euro fino a febbraio. Con il passaggio all'INPS dell'erogazione della cassa integrazione guadagni straordinaria base, l'onere degli stipendi per la compagnia si è ridotto a 12 milioni. Alitalia però non ha queste somme per saldare le buste paga e, a causa dell'incertezza del momento storico, non può far conto sugli anticipi dei viaggiatori sui biglietti acquistati;

secondo i dati che la compagnia ha predisposto per l'ENAC e il Ministero dello sviluppo economico, l'anno scorso i ricavi si sono ridotti dai 3.141 milioni di euro del 2019 a 829 milioni e, tenendo conto dei 272 milioni di indennizzi per COVID-19 già incassati, Alitalia "arrotonda" i ricavi a 1.101 milioni. Su questa base, ha spiegato il direttore generale Giancarlo Zeni, nel 2020 ci sarebbe una perdita operativa di 464 milioni, il peggioramento rispetto al 2019 sarebbe di 20 milioni; se si escludono gli indennizzi per COVID-19, però, la perdita operativa precipita a meno 715 milioni; la perdita

netta calcolata da Alitalia è meno 484 milioni (ma salirebbe a meno 756 milioni senza ristori per COVID-19), rispetto ai meno 619 milioni di euro del 2019;

nonostante l'azienda sia stata sotto la supervisione di quattro Governi che si sono succeduti, dal 2017 a oggi, i dipendenti hanno perso il posto oppure sono privi di alcuna certezza sul loro futuro, e si trovano nella peggiore situazione con una riduzione drastica dell'azienda, che potrebbe lasciare il ricco mercato del trasporto aereo italiano in mani straniere;

non sono questi i presupposti che la politica aveva posto nel momento in cui si è impegnata a trovare una soluzione strutturale, che risolvesse contemporaneamente fattori esogeni legati all'assetto generale del trasporto aereo italiano ed elementi endogeni, legati alla mala gestione aziendale che ha portato alla dichiarazione d'insolvenza;

il salario di un pilota Alitalia era ampiamente al di sotto di quello di tutti i concorrenti e addirittura più basso delle compagnie *low cost*. Da notare che le condizioni contrattuali non riguardano il semplice salario, ma anche le quote accantonate per la previdenza e l'assistenza sanitaria. Se poi si va a paragonare il costo di un pilota Alitalia con un pilota delle maggiori compagnie (Lufhansa, British airways, Air France, Iberia e altro) ci si accorge che la differenza è notevole e oscilla intorno al 30 per cento (in meno) dei concorrenti. Dunque, con il 16,8 per cento del fatturato, Alitalia ha il costo del personale più basso di tutte le concorrenti;

in sostanza il Governo e il *management* hanno "massacrato" la compagnia di bandiera, con decisioni dall'esito devastante sulla flotta e sulle rotte, avviato licenziamenti di massa, mettendo in grave difficoltà migliaia di famiglie,

si chiede di sapere:

quali prospettive occupazionali si prevedano, anche considerando le gravi difficoltà per una compagnia così orientata nel fronteggiare la concorrenza delle compagnie *low cost*;

se il Ministro in indirizzo intenda promuovere iniziative per la costituzione di nuove società nel settore dei servizi di manutenzione, *cargo* e *handling*, coinvolgendo primarie aziende italiane, dando priorità al riassorbimento dei dipendenti Alitalia espulsi dal perimetro della compagnia aerea e se non ritenga opportuno ridefinire il piano nazionale aeroporti ed incentivare una collaborazione commerciale tra ITA Airways e Trenitalia ed elaborare un piano di intermodalità tra trasporto aereo e trasporto ferroviario ad alta velocità, per garantire connessioni più rapide e capillari sul territorio nazionale, garantendo così una maggiore sostenibilità ambientale;

quali iniziative intenda assumere per rimodulare le tasse di navigazione e assicurare costi operativi in linea con il mercato: dai costi relativi alla manutenzione, ai costi relativi al carburante e ai costi per i servizi di *leasing* degli aeromobili e per garantire gare trasparenti e obblighi fiscali e contrattuali comuni per le compagnie aeree *low cost*.

### **Interrogazione sulle incongruenze nell'acquisizione e fornitura dei pasti per i detenuti**

(3-02886) (20 ottobre 2021)

Corrado, Angrisani, Granato, Lannutti. - *Al Ministro della giustizia* -

Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

la Corte dei conti, sezione regionale di controllo per il Lazio, con deliberazione n. 102/2021 del 7 settembre 2021, ha ricusato il visto e la registrazione del decreto n. 51416/2021 del provveditorato regionale del Lazio, Abruzzo e Molise di approvazione del contratto specifico n. 113 del 16 giugno 2021 (durata 2 anni, con opzione di prosecuzione per un ulteriore anno, dal 1° luglio 2021) per l'affidamento del servizio per il vitto dei detenuti e internati. Il servizio consiste nell'approvvigionamento e nella consegna delle derrate alimentari necessarie al confezionamento dei pasti giornalieri (colazione, pranzo e cena), ai sensi dell'art. 9 della legge 26 luglio 1975, n. 354, nel rispetto dei nuovi criteri ambientali minimi (CAM), di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 marzo 2020, con assicurazione del servizio per il sopravvitto, di cui all'art. 9, comma 7, della legge citata;

il lotto di gara attenzionato dalla Corte è il n. 1 43-Lazio 1 per la casa di reclusione Roma Rebibbia e le case circondariali di Roma Rebibbia, femminile di Roma Rebibbia e Roma Rebibbia III casa, per una spesa presunta di 4.495.843 euro, con assunzione di impegni per il 2021 (1.881.479 euro), 2022 (1.573.545 euro) e 2023 (1.040.818 euro);

considerato che:

come si legge a pagina 3 della citata deliberazione del 7 settembre 2021: "l'esame delle condizioni generali di attivazione ed espletamento del servizio di sopravvitto nel capitolo prestazionale, poste a base del contratto, hanno generato perplessità sulla legittimità a monte delle modalità di determinazione dell'oggetto del servizio". Secondo la Corte, infatti (pp. 7-8): "l'istruttoria ha portato all'emersione di profili di illegittimità, a monte, della lex specialis di gara comportanti invalidità derivata del contratto stipulato a seguito della procedura di affidamento; le criticità risultano rilevanti per il controllo avente ad oggetto l'atto amministrativo e il procedimento che lo ha originato (...) Nel merito, si richiama, anzitutto, l'art. 9 della l. 26 luglio 1975, n. 354, Norme sull'ordinamento penitenziario e sulla esecuzione delle misure privative e limitative della libertà, in forza del quale ai detenuti 'è assicurata un'alimentazione sana e sufficiente, adeguata all'età, al sesso, allo stato di salute, al lavoro, alla stagione, al clima' con garanzia, altresì, a coloro che ne fanno richiesta, ove possibile, di un'alimentazione rispettosa del credo religioso. La medesima norma (comma 7) consente l'acquisto, a proprie spese, di generi alimentari e di conforto (sopravvitto), entro i limiti fissati dal regolamento; tale attività 'deve essere affidata, di regola, a spacci gestiti

direttamente dall'amministrazione carceraria o da imprese che esercitano la vendita a prezzi controllati dall'autorità comunale'. La norma, impregiudicato l'obbligo dell'amministrazione di garantire alla popolazione carceraria un vitto sano e sufficiente, pone, a carico della stessa, la scelta (...) tra autoproduzione o esternalizzazione del servizio di sopravvitto, coerente con il generale canone di buon andamento dell'azione amministrativa previsto dall'art. 97 della Costituzione e tale da imporre un'idonea analisi ex ante del fabbisogno di inclusione o meno del sopravvitto nell'oggetto dell'affidamento al mercato (...). Come rappresentato, la lex specialis di gara ha previsto, invece, che gli operatori economici fossero tenuti a formulare le proprie offerte solo in relazione al servizio principale e obbligatorio di vitto, rimettendo ex post, in sede di esecuzione contrattuale, alla discrezionale valutazione di ciascun istituto di pena, la richiesta di fornitura del sopravvitto, opzionale e attivabile ad nutum e con un ridotto termine di preavviso. Tale scelta ha determinato un profilo di aleatorietà e indeterminatezza, all'atto della stipula del contratto, in ordine all'esternalizzazione del servizio di sopravvitto e alla durata dello stesso, condizionando, ex ante, la presentazione delle offerte, stante l'incertezza, per i concorrenti, sui possibili ricavi della gestione, elemento indispensabile per formulare offerte ponderate, e sui costi per l'eventuale approntamento, a domanda, di un servizio aggiuntivo, stante l'indeterminatezza sul volume potenziale dei ricavi conseguibili da tale ulteriore attività";

e ancora, si legge (p. 10): "Nel caso di specie, l'aggiudicatario ha offerto un ribasso del 57,98 per cento sulla diaria pro capite di 5,70 euro, con impegno alla consegna delle derrate alimentari necessarie al confezionamento dei pasti giornalieri completi (...) a un prezzo di 2,39 euro; di qui, l'apparente insostenibilità economica del servizio di vitto ove svincolato dai ricavi del sopravvitto e l'evidente detrimento del principio di qualità delle prestazioni che, ai sensi dell'art. 30 del codice dei contratti, deve improntare l'aggiudicazione e l'esecuzione di appalti e concessioni";

pertanto, la Corte aggiunge (p. 11): "La costruzione della procedura di gara non appare conforme a canoni indefettibili delle procedure competitive quali la predeterminazione e omnicomprensività dell'oggetto dell'affidamento (...) e la perfetta corrispondenza dei criteri di aggiudicazione con l'oggetto del contratto, ex art. 95 dello stesso codice. Il richiamato, dirimente profilo di illegittimità della procedura a monte del decreto in esame comporta che l'atto non possa essere ammesso a visto". E così conclude: "dovendosi necessariamente considerare le rilevanti ragioni di interesse pubblico da tutelare, tanto sul piano della preservazione, nel settore, di reali ed effettive dinamiche concorrenziali, quanto su quello della garanzia, per i detenuti negli istituti di pena, dei basilari principi umanitari (...). La rilevanza delle problematiche trattate, con riguardo al valore straordinariamente basso del prezzo commerciale del vitto giornaliero corrisposto ai detenuti, rende opportuna la segnalazione di tale anomalia, per le valutazioni di propria competenza, alla Ministra della giustizia, al Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria";

valutato che:

la pronuncia della Corte dei conti ha risvegliato parte della stampa, tanto che un articolo di Damiano Aliprandi su "Il Dubbio" del 21 settembre 2021, "Corte dei Conti: vitto e sopravvitto a Rebibbia irregolare e diritti lesi", precisa che da tempo i detenuti di Rebibbia hanno denunciato l'insufficienza del vitto e i costi esorbitanti del sopravvitto. Denunce raccolte dalla garante dei detenuti di Roma, Gabriella Stramaccioni, che segue questa vicenda sin da quando ha assunto la suddetta funzione;

pochi giorni prima (18 settembre 2021), su "Domani", Attilio Bolzoni aveva denunciato anch'egli i costi del sopravvitto a Rebibbia, dando anche conto di prezzi e qualità di alcuni prodotti di largo consumo. Scrive: "Ecco perché i detenuti di Rebibbia hanno presentato un terzo reclamo al Provveditore dell'amministrazione penitenziaria, che si apre così: 'Si segnala ancora una volta che la qualità dei generi alimentari per i detenuti è pessima'. Segue un lungo e molto preciso elenco di tutto ciò che non va. Lo Stato spende per i 50 mila e passa detenuti italiani 3 euro e 92 centesimi al giorno. Ma non si mangia a sbafo. Per legge ogni recluso deve corrispondere - quando uscirà - la cosiddetta 'quota di mantenimento'. Fra cibo e acqua ed energia elettrica consumata in cella, dovrà restituire circa 120 euro per ogni mese di detenzione. Il conto che gli presenteranno per la sua colazione è di 0,27 centesimi, per il pranzo 1,09 euro, per la cena 1,37 euro. In totale 2,48 euro al giorno, poco al di sotto di quei 3,92 euro che lo stato spende per loro per garantire i tre pasti (...) La domanda non è complicata: come si può assicurare un menu di dignitosa qualità con 3,92 euro al giorno?";

sul "Il Riformista" del 15 ottobre 2021, in "Quanto costa far mangiare i carcerati, quando i detenuti diventano business", Mattia Moro, che da più di due anni segue la questione degli appalti del cibo nelle carceri, dà conto di decine di liste per la spesa *ex modello 72*, di vari istituti, dove ancora oggi risultano diverse irregolarità sui prezzi e la qualità del sopravvitto,

si chiede di sapere di quali informazioni siano in possesso i Ministri in indirizzo sulla questione e quali iniziative intendano assumere per garantire ai detenuti negli istituti di pena i basilari principi umanitari desumibili dagli articoli 27 e 32 della Costituzione, nonché il rispetto di quanto disciplinato dalla legge 26 luglio 1975, n. 354.

### **Interrogazione sullo stato giuridico dei magistrati onorari**

(3-02915) (03 novembre 2021)

Bernini, Modena, Caliendo, Dal Mas, Ghedini, Galliani, Gallone, Giammanco, Mallegni, Mangialavori, Rizzotti, Ronzulli. - *Al Ministro della giustizia* -

Premesso che:

la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 16 luglio 2020 ha evidenziato la situazione di alcune categorie della magistratura italiana, giudici onorari di pace, vice procuratori onorari (VPO) e i giudici onorari di tribunale (GOT), per cui la legislazione nazionale applicabile ai magistrati onorari non sarebbe pienamente conforme al diritto del lavoro della UE;

in particolare non risulterebbe conforme alle disposizioni dell'accordo quadro allegato alla direttiva 1999/70/CE sul lavoro a tempo determinato; dell'accordo quadro allegato alla direttiva 97/81/CE sul lavoro a tempo parziale; della direttiva 2003/88/CE sull'orario di lavoro e della direttiva 92/85/CEE sulle lavoratrici gestanti;

non essendo loro riconosciuto lo *status* di lavoratore, essi non godrebbero della protezione offerta dal diritto del lavoro della UE e risulterebbero penalizzati dal mancato accesso all'indennità in caso di malattia, infortunio e gravidanza, dall'obbligo di iscriversi presso il fondo nazionale di previdenza sociale per i lavoratori autonomi, nonché da divari retributivi e relativi alle modalità di retribuzione, dalla discriminazione fiscale e dal mancato accesso al rimborso delle spese legali sostenute durante procedimenti disciplinari e al congedo di maternità retribuito;

la Corte di giustizia ha recentemente statuito che tali magistrati onorari dovrebbero avere lo *status* di lavoratori;

la Commissione europea ha deciso di avviare una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia inviando una lettera di costituzione in mora;

presso la 2ª Commissione permanente (Giustizia) del Senato è all'esame la riforma della magistratura onoraria. La "commissione Castelli", costituita dal Ministro in indirizzo, ha terminato i suoi lavori formulando le proprie proposte, ma sinora il Governo non ha ritenuto di trasmettere eventuali emendamenti alla Commissione giustizia,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia già in grado di dare indicazioni di come intenda superare le questioni sollevate dalla sentenza citata, evitando la procedura d'infrazione, nell'ambito della riforma della magistratura onoraria all'esame del Senato e con quali tempistiche.

### **Interrogazione sulle attuali criticità del sistema carcerario italiano**

(3-02913) (03 novembre 2021)

Piarulli. - *Al Ministro della giustizia* -

Premesso che:

l'articolo 27 della Costituzione dispone che le pene non possano consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e che la pena debba tendere alla rieducazione e risocializzazione del condannato;

il carcere non è un luogo di repressione, ma di ordine, sicurezza e trattamento dove i detenuti sono condotti all'interiorizzazione delle norme, al rispetto delle regole, mediante un processo di inclusione fatto di autonomia, socializzazione, integrazione;

l'emergenza carceraria legata al sovraffollamento è un problema ormai consolidato che rischia di compromettere gli ambiziosi obiettivi costituzionali;

innumerevoli fatti di cronaca vedono indistintamente coinvolti detenuti e personale che a seconda dei casi risultano presunti autori o vittime di fatti illeciti, manifestazione evidente delle inadeguate condizioni di vivibilità per tutti coloro che ruotano attorno alle strutture penitenziarie: mancanza di personale di Polizia penitenziaria, di figure trattamentali (come gli educatori, una media di due per istituto circa), di dirigenti penitenziari non solo al Nord ma anche al Sud, tenendo presente i frequenti pensionamenti e comunque l'età avanzata del personale;

considerato che:

risultano essere state riaperte durante il periodo del *lockdown* strutture chiuse per inagibilità (come per una sezione della casa circondariale di Trani);

risultano essere ancora attivi spaccio-bar dove è impiegato personale di Polizia penitenziaria, distogliendolo dai servizi propri, nonostante ci siano distributori automatici di bevande, *snack* e cibi confezionati, pregiudicando la sicurezza degli istituti penitenziari;

vi è la necessità che gli istituti penitenziari siano vigilati attraverso strumentazione elettronica nonché tramite l'utilizzo di droni da parte del personale di Polizia penitenziaria così come previsto dalla normativa vigente;

molti soggetti privati della libertà presentano gravi patologie psichiatriche, transitano *sine titulo* nelle carceri per mancanza di adeguata articolazione delle ASL per la salute mentale nonché per l'insufficienza numerica sul territorio delle REMS, nonostante gli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio per il 2021 proprio per la loro implementazione;

vi sono detenuti che, non potendo fruire di misure alternative per assenza di domicilio idoneo, potrebbero altresì essere ammessi alla fruizione delle misure di comunità,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali misure intenda intraprendere al fine di evitare il protrarsi di tale situazione .



Allegato B**Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2437 e sui relativi emendamenti**

La Commissione affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo, con le seguenti osservazioni: all'articolo 10, comma 7, si rileva l'opportunità di prevedere il coinvolgimento della Conferenza unificata nell'ambito del procedimento di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ivi previsto in quanto tra i servizi erogati tramite la SPID rientrano anche quelli di competenza delle amministrazioni degli enti territoriali; all'articolo 12, comma 1, lettera a), capoverso art. *6-quater*, comma 3, sarebbe opportuno prevedere il coinvolgimento delle Regioni interessate ai fini dell'adozione del DPCM di riparto ivi previsto.

Esaminati, altresì, i relativi emendamenti, esprime, per quanto di competenza, i seguenti pareri: sull'emendamento 1.3 parere contrario, in quanto la previsione della fissazione della quantificazione massima delle tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato con un atto amministrativo statale appare suscettibile di ledere l'autonomia finanziaria riconosciuta agli enti locali; sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisita la relazione tecnica aggiornata, di cui all'articolo 17, comma 8, della legge di contabilità e finanza pubblica, positivamente verificata, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.3, 1.4, 1.10, 1.12, 1.15, 1.17, 1.18, 1.19, 1.20, 1-ter.0.1, 1-ter.0.2, 2.1, 2.2, 2.3, 4.2, 4.3, 4.4, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 10.1, 13.1, 13.2, 16.1, 16.3, 16.6, 16.7, 16.0.2, 16.0.3, 16.0.5, 16.0.8, 16.0.9, 16.0.10 e 16.0.11.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

**Integrazione all'intervento del senatore Lanzi sul 100° anniversario della sepoltura della salma del Milite Ignoto**

"Fra cent'anni"

Da qui a cent'anni, quando  
ritroveranno ner zappà la terra  
li resti de li poveri sordati

morti ammazzati in guerra,  
pensate un po' che montarozzo d'ossa,  
che fricandò de teschi  
scapperà fòra da la terra smossa!  
Saranno eroi tedeschi,  
francesci, russi, ingresi,  
de tutti li paesi.  
O gialla o rossa o nera,  
ognuno avrà difesa una bandiera;  
qualunque sia la patria, o brutta o bella,  
sarà morto per quella.  
Ma lì sotto, però, diventeranno  
tutti compagni, senza  
nessuna differenza.  
Nell'occhio vòto e fonno  
nun ce sarà né l'odio né l'amore  
pe' le cose der monno.  
Ne la bocca scarnita  
nun resterà che l'urtima risata  
a la minchionatura de la vita.  
E diranno fra loro: - Solo adesso  
ciavimo per lo meno la speranza  
de godesse la pace e l'uguajanza  
che cianno predicato tanto spesso!  
(Trilussa)

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Fid.	Disegno di legge n. 2437. Votazione questione di fiducia	225	224	000	190	034	113	APPR.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale non sono riportate

Nominativo		ESITO
(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante		
<b>Nominativo</b>		<b>1</b>
Abate Rosa Silvana		
Accoto Rossella		F
Agostinelli Donatella		F
Aimi Enrico		F
Airola Alberto		F
Alberti Casellati Maria Elisab		
Alderisi Francesca		M
Alessandrini Valeria		
Alfieri Alessandro		F
Anastasi Cristiano		F
Angrisani Luisa		C
Arrigoni Paolo		F
Astorre Bruno		F
Auddino Giuseppe		F
Augussori Luigi		F
Bagnai Alberto		
Balboni Alberto		C
Barachini Alberto		F
Barbaro Claudio		
Barboni Antonio		M
Battistoni Francesco		M
Bellanova Teresa		F
Berardi Roberto		
Bergesio Giorgio Maria		F
Bernini Anna Maria		F
Berutti Massimo Vittorio		F
Biasotti Sandro Mario		F
Binetti Paola		F
Bini Caterina		F
Biti Caterina		F
Boldrini Paola		F
Bongiorno Giulia		M
Bonifazi Francesco		F
Bonino Emma		F
Borghesi Stefano		F
Borgonzoni Lucia		M
Bossi Simone		F
Bossi Umberto		M
Bottici Laura		F
Botto Elena		C

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
<b>Nominativo</b>	<b>I</b>
Bressa Gianclaudio	F
Briziarelli Luca	
Bruzzone Francesco	M
Buccarella Maurizio	F
Calandrini Nicola	C
Calderoli Roberto	P
Caliendo Giacomo	F
Caligiuri Fulvia Michela	F
Campagna Antonella	F
Campari Maurizio	F
Candiani Stefano	F
Candura Massimo	F
Cangini Andrea	F
Cantù Maria Cristina	F
Carbone Vincenzo	F
Cario Adriano	F
Casini Pier Ferdinando	F
Casolati Marzia	M
Castaldi Gianluca	F
Castellone Maria Domenica	F
Castiello Francesco	F
Catalfo Nunzia	F
Cattaneo Elena	M
Causin Andrea	M
Centinaio Gian Marco	M
Cerno Tommaso	M
Cesaro Luigi	F
Ciampolillo Alfonso	
Cioffi Andrea	F
Ciriani Luca	C
Cirinnà Monica	F
Collina Stefano	F
Coltorti Mauro	F
Comincini Eugenio Alberto	F
Conzatti Donatella	F
Corbetta Gianmarco	F
Corrado Margherita	C
Corti Stefano	F
Craxi Stefania Gabriella A.	
Crimi Vito Claudio	F
Croatti Marco	F
Crucioli Mattia	
Cucca Giuseppe Luigi Salvatore	F
Dal Mas Franco	F
D'Alfonso Luciano	M
Damiani Dario	F
D'Angelo Grazia	M

375ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

4 Novembre 2021

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
<b>Nominativo</b>	<b>I</b>
D'Arienzo Vincenzo	F
De Bertoldi Andrea	C
De Bonis Saverio	C
De Carlo Luca	C
De Falco Gregorio	C
De Lucia Danila	F
De Petris Loredana	F
De Poli Antonio	F
De Siano Domenico	
De Vecchis William	
Dell'Olio Gianmauro	F
Dessi Emanuele	C
Di Girolamo Gabriella	F
Di Marzio Luigi	M
Di Micco Fabio	
Di Nicola Primo	F
Di Piazza Stanislao	F
Donno Daniela	F
Doria Carlo	F
Drago Tiziana Carmela Rosaria	C
Durnwalder Meinhard	F
Endrizzi Giovanni	F
Errani Vasco	F
Evangelista Elvira Lucia	F
Faggi Antonella	F
Fantetti Raffaele	F
Faraone Davide	M
Fattori Elena	
Fazzolari Giovanbattista	C
Fazzone Claudio	M
Fede Giorgio	F
Fedeli Valeria	F
Fenu Emiliano	F
Ferrara Gianluca	F
Ferrari Alan	F
Ferrazzi Andrea	F
Ferrero Roberta	
Ferro Giuseppe Massimo	M
Floridia Barbara	M
Floris Emilio	F
Fregolent Sonia	F
Fusco Umberto	F
Galliani Adriano	M
Gallicchio Agnese	F
Gallone Maria Alessandra	F
Garavini Laura	F
Garnero Santanchè. Daniela	

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante	
(M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
<b>Nominativo</b>	<b>I</b>
Garuti Vincenzo	F
Gasparri Maurizio	
Gaudiano Felicia	F
Ghedini Niccolò	M
Giacobbe Francesco	F
Giammanco Gabriella	F
Giannuzzi Silvana	C
Giarrusso Mario Michele	C
Ginetti Nadia	
Giro Francesco Maria	
Giroto Gianni Pietro	F
Granato Bianca Laura	
Grassi Ugo	F
Grasso Pietro	F
Grimani Leonardo	F
Guidolin Barbara	F
Iannone Antonio	C
Iori Vanna	F
Iwobi Tony Chike	M
La Mura Virginia	C
La Pietra Patrizio Giacomo	C
La Russa Ignazio Benito Maria	C
L'Abbate Pasqua	F
Laforgia Francesco	F
Laniece Albert	F
Lannutti Elio	C
Lanzi Gabriele	F
Laus Mauro Antonio Donato	F
Leone Cinzia	F
Lezzi Barbara	C
Licheri Ettore Antonio	F
Lomuti Arnaldo	F
Lonardo Alessandrina	
Lorefice Pietro	F
Lucidi Stefano	F
Lunesu Michelina	F
Lupo Giulia	M
Maffoni Gianpietro	C
Magorno Ernesto	M
Maiorino Alessandra	M
Malan Lucio	C
Mallegni Massimo	
Malpezzi Simona Flavia	F
Manca Daniele	F
Mangialavori Giuseppe Tommaso	
Mantero Matteo	
Mantovani Maria Laura	F

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
<b>Nominativo</b>	<b>I</b>
Marcucci Andrea	F
Margiotta Salvatore	F
Marilotti Giovanni	F
Marin Raffaella Fiormaria	F
Marinello Gaspare Antonio	M
Marino Mauro Maria	F
Martelli Carlo	
Marti Roberto	F
Masini Barbara	M
Matrisciano Mariassunta	F
Mautone Raffaele	F
Merlo Ricardo Antonio	M
Messina Alfredo	F
Messina Assunta Carmela	F
Mininno Cataldo	C
Minuto Anna Carmela	M
Mirabelli Franco	F
Misiani Antonio	F
Modena Fiammetta	F
Moles Rocco Giuseppe	F
Mollame Francesco	F
Montani Enrico	F
Montevocchi Michela	F
Monti Mario	M
Moronese Vilma	C
Morra Nicola	C
Nannicini Tommaso	F
Napolitano Giorgio	M
Nastri Gaetano	C
Naturale Gisella	F
Nencini Riccardo	M
Nisini Tiziana	M
Nocerino Simona Nunzia	F
Nugnes Paola	C
Ortis Fabrizio	C
Ostellari Andrea	F
Pacifico Marinella	F
Pagano Nazario	F
Papatheu Urania Giulia Rosina	F
Paragone Gianluigi	
Parente Annamaria	F
Paroli Adriano	F
Parrini Dario	F
Patuanelli Stefano	M
Pavanelli Emma	F
Pazzaglini Giuliano	F
Pellegrini Emanuele	F

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
<b>Nominativo</b>	<b>I</b>
Pellegrini Marco	F
Pepe Pasquale	
Pergreffi Simona	F
Perilli Gianluca	F
Perosino Marco	F
Pesco Daniele	F
Petrenga Giovanna	C
Petrocelli Vito Rosario	F
Pianasso Cesare	F
Piano Renzo	
Piarulli Angela Anna Bruna	F
Pichetto Fratin Gilberto	M
Pillon Simone	
Pinotti Roberta	F
Pirovano Daisy	F
Pirro Elisa	F
Pisani Giuseppe	F
Pisani Pietro	F
Pittella Giovanni Saverio	M
Pittoni Mario	F
Pizzol Nadia	M
Presutto Vincenzo	F
Pucciarelli Stefania	M
Puglia Sergio	F
Quagliariello Gaetano	
Quarto Ruggiero	F
Rampi Roberto	
Rauti Isabella	C
Renzi Matteo	M
Riccardi Alessandra	F
Ricciardi Sabrina	F
Richetti Matteo	
Ripamonti Paolo	
Rivolta Erica	F
Rizzotti Maria	
Rojc Tatjana	F
Romagnoli Sergio	F
Romani Paolo	F
Romano Iunio Valerio	F
Romeo Massimiliano	F
Ronzulli Licia	M
Rossi Mariarosaria	
Rossomando Anna	F
Rubbia Carlo	
Rufa Gianfranco	F
Ruotolo Alessandro	F
Ruspanini Massimo	C

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante	
<b>Nominativo</b>	<b>I</b>
Russo Loredana	F
Saccone Antonio	M
Salvini Matteo	F
Santangelo Vincenzo	F
Santillo Agostino	F
Saponara Maria	M
Sbrana Rosellina	F
Sbrollini Daniela	M
Schifani Renato	
Sciascia Salvatore	M
Segre Liliana	M
Serafini Giancarlo	M
Siclari Marco	
Sileri Pierpaolo	F
Siri Armando	
Stabile Laura	F
Stefani Erika	M
Stefano Dario	F
Steger Dieter	F
Sudano Valeria Carmela Maria	
Taricco Giacomino	F
Taverna Paola	F
Testor Elena	F
Tiraboschi Maria Virginia	F
Toffanin Roberta	F
Toninelli Danilo	M
Tosato Paolo	F
Totaro Achille	C
Trentacoste Fabrizio	F
Turco Mario	M
Unterberger Juliane	
Urraro Francesco	F
Urso Adolfo	M
Vaccaro Sergio	F
Valente Valeria	M
Vallardi Gianpaolo	F
Vanin Orietta	M
Vattuone Vito	F
Verducci Francesco	F
Vescovi Manuel	F
Vitali Luigi	F
Vono Gelsomina	M
Zaffini Francesco	C
Zanda Luigi Enrico	F
Zuliani Cristiano	



### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Accoto, Alderisi, Barachini, Barboni, Battistoni, Bellanova, Bini, Bongiorno, Borgonzoni, Bossi Umberto, Bruzzone, Cario, Casolati, Cattaneo, Causin, Centinaio, Cerno, Cirinnà, D'Alfonso, De Poli, Di Marzio, Faraone, Fedeli, Ferro, Florida, Galliani, Ghedini, Iwobi, Lupo, Maiorino, Marinello, Masini, Merlo, Messina Assunta Carmela, Minuto, Moles, Monti, Napolitano, Nisini, Pichetto Fratin, Pittella, Pizzol, Pucciarelli, Renzi, Ronzulli, Saccone, Sbrollini, Sciascia, Segre, Serafini, Sileri, Toninelli, Turco, Valente, Vanin e Vono.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giro (*dalle ore 15*) e Rossomando, per attività di rappresentanza del Senato; Nencini e Saponara, per attività della 7ª Commissione permanente; Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica.

Sono considerati in missione i senatori: Mollame, Taverna e Vattuone, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'OSCE.

È considerata in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, la senatrice D'Angelo.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Giro (*dalle ore 15*) e Rossomando, per attività di rappresentanza del Senato; Nencini e Saponara, per attività della 7ª Commissione permanente; Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Ferrero e Zuliani, per attività della Commissione di vigilanza sulla Cassa Depositi e Prestiti.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono considerati in missione i senatori: Mollame, Taverna e Vattuone, per attività dell'Assemblea parlamentare dell'OSCE.

Alla ripresa pomeridiana della seduta è considerata in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, la senatrice D'Angelo.

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

Regione Lombardia

Disposizioni per l'istituzione di nuove Zone Logistiche Semplificate (ZLS).  
Modifiche alla legge 27 dicembre 2017, n. 205 (2441)  
(presentato in data 04/11/2021).

### **Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli**

In data 04/11/2021 la 13ª Commissione permanente Ambiente ha presentato nuovamente il testo degli articoli approvati in sede redigente dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

Sen. Mantero Matteo ed altri "Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il recupero di rifiuti in mare" (674)  
(presentato in data 17/07/2018);

sen. Iannone Antonio ed altri "Disposizioni per il recupero dei rifiuti solidi dispersi in mare e per la protezione dell'ecosistema marino" (1503)  
(presentato in data 25/09/2019);

"Disposizioni per il recupero dei rifiuti in mare e nelle acque interne e per la promozione dell'economia circolare ("legge SalvaMare")" (1571)  
(presentato in data 25/10/2019) *C.1939 approvato dalla Camera dei deputati* (assorbe C.907, C.1276).

### **Governmento, trasmissione di atti per il parere. Deferimento**

Il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, con lettera del 26 ottobre 2021, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1, comma 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549 e dell'articolo 32, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448 - lo schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali per l'anno 2021, relativo a contributi ad enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi (n. 319).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito - in data 3 novembre 2021 - alla 9ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro 20 giorni dall'assegnazione.

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con lettera del 28 ottobre 2021, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1, commi 718 e 719, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 - lo schema di decreto ministeriale recante modalità attuative per la compensazione dei danni subiti a causa dell'emergenza da Covid-19 dai gestori aeroportuali e dai prestatori dei servizi aeroportuali di assistenza a terra (n. 320).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito - in data 3 novembre 2021 - alla

8ª Commissione permanente che esprimerà il parere entro 7 giorni dall'assegnazione. Le Commissioni 5ª e 14ª potranno formulare le proprie osservazioni alla 8ª Commissione in tempo utile rispetto al predetto termine.

### **Governmento, trasmissione di documenti**

Il Ministro della cultura, con lettera in data 28 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 84, comma 2, del codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la relazione sull'attuazione delle norme sulla circolazione internazionale dei beni culturali e sull'attuazione in Italia e all'estero degli atti europei riguardanti l'esportazione di beni culturali e la restituzione dei beni culturali usciti illegittimamente dal territorio di uno Stato membro dell'Unione europea, riferita all'anno 2020.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 7ª Commissione permanente (*Doc. XXIX, n. 2*).

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 27 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, l'elenco delle procedure giurisdizionali e di precontenzioso con l'Unione europea, riferito al terzo trimestre 2021.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, a tutte le Commissioni permanenti (*Doc. LXXIII-bis, n. 15*).

Il Ministro per la pubblica amministrazione, con lettera in data 27 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 2, comma 6, del decreto legislativo 25 novembre 2016, n. 218, la relazione concernente gli esiti del monitoraggio sull'attuazione delle prescrizioni del medesimo decreto legislativo n. 218 del 2016, recante semplificazione delle attività degli enti pubblici di ricerca, da parte dell'Istituto nazionale di statistica, riferita agli anni 2019 e 2020.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª Commissione permanente (*Doc. CCXXXIX, n. 5*).

### **Governmento, trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento.**

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti i seguenti documenti dell'Unione europea, trasmessi dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza

del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori espulsi dal lavoro a seguito di una domanda presentata dall'Italia – EGF/2021/002 IT/Air Italy (COM(2021) 936 definitivo), alla 11ª Commissione permanente e, per il parere, alla 14ª Commissione permanente;

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori espulsi dal lavoro a seguito di una domanda presentata dall'Italia – EGF/2021/003 IT/Porto Canale (COM(2021) 935 definitivo), alla 11ª Commissione permanente e, per il parere, alla 14ª Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Programma di lavoro della Commissione per il 2022 - Insieme per un'Europa più forte (COM(2021) 645 definitivo), alla 14ª Commissione permanente e, per il parere, alla 1ª, alla 2ª, alla 3ª, alla 4ª, alla 5ª, alla 6ª, alla 7ª, alla 8ª, alla 9ª, alla 10ª, alla 11ª, alla 12ª e alla 13ª Commissione permanente.

### **Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti**

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettera in data 4 novembre 2021, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria di Sport e salute S.p.A. per l'esercizio 2019.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 7ª Commissione permanente (*Doc. XV*, n. 480).

### **Corte dei conti, trasmissione di documentazione. Deferimento**

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 27 ottobre 2021, ha inviato, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 18/2021/G con la quale la Sezione stessa ha approvato la relazione concernente "L'Agenzia nazionale per i giovani. Profili programmatici e gestionali (Esercizi 2014-2020)".

La predetta deliberazione è deferita, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª e alla 5ª Commissione permanente (Atto n. 982).

## Risposte scritte ad interrogazioni

(Pervenute dal 29 ottobre al 4 novembre 2021)

### SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 123

DE PETRIS: sulla tutela degli orsi in natura, specie nella provincia di Trento (4-05371) (risp. CINGOLANI, *ministro della transizione ecologica*)

GRASSI: sugli scavi nel sito archeologico di Mirabella Eclano (Avelino) (4-05742) (risp. BORGONZONI, *sottosegretario di Stato per la cultura*)

### Mozioni

URRARO, PEPE, MONTANI, LUNESU, PISANI Pietro, RIVOLTA, LUCIDI, ALESSANDRINI, ZULIANI, CAMPARI, PIROVANO, DORIA, AUGUSSORI, PIANASSO, VALLARDI, BERGESIO, MARIN, DE VECCHIS, ARRIGONI, BAGNAI, RICCARDI - Il Senato,

premessi che:

la legge 1° luglio 2021, n. 101, di "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", è volta, in primo luogo, a sostenere economicamente le imprese e il mondo del lavoro attraverso investimenti che integrino, con risorse nazionali, gli interventi del PNRR;

intercettare la rilevante immissione di liquidità, calcolata in 30,6 miliardi di euro per gli anni 2021-2016, sarà, con ogni probabilità, il prossimo obiettivo della criminalità organizzata, in particolare quella di stampo mafioso; le vicende giudiziarie degli ultimi anni, infatti, hanno ben mostrato come l'economia mafiosa si sia indirizzata verso lo sfruttamento dei contributi e dei fondi di solidarietà di derivazione nazionale ed europea; per questa ragione risulta ancora più importante procedere ad una supervisione più stringente sull'assegnazione e sulla gestione dei suoi fondi;

fin dall'emanazione del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, adottato sulla base delle deleghe contenute nella legge 13 agosto 2010 n. 136, la disciplina normativa in materia di lotta alla mafia ha beneficiato di un quadro organico e coerente; la regolamentazione abbraccia, in particolare, tanto le misure di prevenzione, personali e patrimoniali, in senso stretto, quanto gli

aspetti legati alla documentazione, quanto, infine, le attività investigative nella lotta contro la criminalità mafiosa;

il sistema italiano della prevenzione antimafia, per articolatezza delle norme e complessità degli istituti, è pacificamente considerato come la forma di legislazione più avanzata ed efficace per il contrasto alla criminalità organizzata di tipo mafioso; il duplice obiettivo dell'impianto di prevenzione consiste nella volontà di trovare un corretto bilanciamento tra due interessi: da una parte, la necessità di ostacolare in modo efficace e inesorabile ogni infiltrazione della criminalità mafiosa nel tessuto economico-produttivo nazionale anche per il nocumento che ciò produrrebbe ai danni delle imprese sane e del libero mercato; dall'altro, il bisogno di salvaguardare il processo di rapida esecuzione dell'opera pubblica o dell'iniziativa economica privata;

ma un insieme così complesso di risorse richiede un costante controllo e coordinamento e un significativo stanziamento di risorse economiche a loro supporto;

ciò vale, in particolare, per gli uffici della Direzione investigativa antimafia e delle varie direzioni distrettuali le quali, anche grazie alla complessa attività di monitoraggio sugli appalti, assicurano un presidio di prevenzione insostituibile; la centralità della DIA nel sistema di prevenzione e contrasto delle infiltrazioni criminali nel delicato settore dei pubblici appalti è stata più volte ribadita da molti documenti: sia la direttiva del Ministero dell'interno del 28 dicembre 2016, sia i decreti ministeriali del 20 novembre 2018 ("Disposizioni urgenti per la città di Genova. Misure amministrative di semplificazione in materia antimafia") e del 15 luglio 2019 ("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") rimarcano la significativa rilevanza della DIA in relazione agli accertamenti preliminari antimafia; l'esperienza maturata ha permesso così agli uffici e alle sezioni antimafia di enucleare le varie e complesse modalità d'infiltrazione praticate dall'impresa mafiosa per aggiudicarsi gli appalti; secondo recenti statistiche elaborate proprio dalla stessa DIA, durante il 2020 si è registrato un incremento del 31,3 per cento delle istruttorie per mafia chiuse con esito positivo rispetto al 2019, a dimostrazione dei maggiori tentativi di infiltrazione mafiosa in una economia in seria difficoltà a causa dell'emergenza sanitaria;

ma, oltre agli aspetti preventivi e repressivi, risulta di estrema rilevanza preservare e implementare il procedimento di *follow up*: si pensi all'utilizzo dei patrimoni immobiliari e aziendali sottratti ai mafiosi, portato avanti dall'Agenzia nazionale dei beni sequestrati e confiscati, al contrasto al caporalato assicurato dal personale specializzato che opera presso l'Ispettorato del lavoro, al sostegno economico e alla protezione per gli imprenditori che denunciano il *racket* e l'usura; tutti questi strumenti rappresentano modi concreti per indebolire il potere delle cosche e il loro consenso sociale sui territori, rafforzando l'immagine e la credibilità dello Stato;

oltre a tali fondamentali presidi, un approccio autenticamente sistematico richiederebbe, poi, un investimento di risorse anche in campo formativo,

informativo e culturale che coinvolga la società civile quale attore attivo nella lotta alla mafia; l'educazione alla legalità dovrebbe passare anche dalla capacità di permettere alle persone di conoscere i segnali di presenza mafiosa sui territori e nell'economia e così di agire in modo preventivo, fornendo un adeguato e coordinato supporto alle forze di polizia,

impegna il Governo:

1) a valutare l'opportunità di assumere iniziative, anche normative, di competenza per potenziare l'attività d'indagine a contrasto delle infiltrazioni mafiose nell'esecuzione delle misure della legge 1° luglio 2021, n. 101, e, a tal fine, a utilizzare eventuali avanzi del fondo stanziato per il medesimo provvedimento ovvero altre eventuali risorse per un importo pari a 2 miliardi di euro; in particolare:

a) a rafforzare la dotazione, in termini di mezzi e di personale, della Direzione investigativa antimafia, delle direzioni distrettuali antimafia, dell'Ispettorato del lavoro e dell'ufficio del Commissario di Governo per le attività *antiracket* e *antiusura*;

b) a incrementare i fondi per rendere possibile la gestione di beni sia a livello sociale che istituzionale da parte dell'Agenzia nazionale dei beni sequestrati e confiscati;

c) a rafforzare gli appositi fondi stanziati a livello statale in favore degli imprenditori che denunciano il *racket* e l'*usura*;

d) a prevedere forme di compensazione economica per quelle imprese nei confronti delle quali l'informazione interdittiva antimafia sia stata revocata per assoluta mancanza dei presupposti;

e) a investire nella formazione di *pool* investigativi specializzati, composti non solo da appartenenti alle forze di polizia, ma anche da tecnici dotati di diverse competenze, tra cui quelle: economico-finanziarie, *management* aziendale, statistiche, informatiche;

f) a potenziare le banche dati esistenti e a creare un programma nazionale di condivisione dei dati in esse contenute, al fine di migliorare sensibilmente la qualità dell'attività investigativa e, conseguentemente, repressiva;

g) a finanziare corsi di formazione per amministratori locali, personale della pubblica amministrazione e della Polizia locale per mettere in grado queste persone, in particolare al centro-nord, di conoscere i segnali di presenza mafiosa sui territori e nell'economia;

h) a finanziare programmi, *master* universitari e corsi di alta formazione che formino persone in grado di attuare progetti antimafia e anticorruzione, sia nel settore pubblico che in quello privato;

i) a finanziare programmi di inchiesta, in televisione o su *internet*, a livello nazionale, che raccontino come operano le mafie sui territori e cosa viene fatto o può essere fatto per prevenire e contrastare il fenomeno.

(1-00435)

## Interrogazioni

ZAFFINI - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

il 4 settembre 2021 l'azienda Moderna ha annunciato di aver presentato all'Agenzia europea per i medicinali (EMA) i dati per l'approvazione condizionata alla commercializzazione (CMA) di una dose di Spikevax (Moderna) di 50 microgrammi (metà dose rispetto a quella di 100 microgrammi utilizzata per il ciclo primario) per il richiamo (terza dose) del vaccino Moderna contro il COVID-19 (mRNA-1273).

in particolare l'amministratore delegato dell'azienda, Stéphane Bancel, aveva spiegato che una terza dose di soli 50 microgrammi di vaccino induce "robuste risposte anticorpali contro la variante Delta" e che a circa 6 mesi dalla seconda dose, quando la protezione diminuisce, il richiamo "aumenta significativamente i titoli anticorpali neutralizzanti";

la notizia, battuta dalle principali agenzie di stampa, è tuttavia sfuggita ad AIFA e al Ministero della salute, che hanno avviato la somministrazione agli *over 80* dell'intera dose di Spikevax quale dose *booster*, invece della mezza dose raccomandata da Moderna;

in particolare, AIFA, con determina n. 1067/2021 del 10 settembre 2021, "Tenuto conto dell'attuale assenza di specifiche indicazioni nel riassunto delle caratteristiche del prodotto (RCP) dei farmaci Comirnaty e Spikevax sull'utilizzo di dosi addizionali e della necessità di consentire il regolare svolgimento della campagna vaccinale", e visto il parere favorevole del CTS, autorizzava "l'utilizzo di Comirnaty e Spikevax come dose booster, al fine di mantenere una efficace risposta immune al vaccino dopo il completamento del ciclo vaccinale, dopo almeno 6 mesi dall'ultima somministrazione, nei grandi anziani (maggiore o uguale a 80 anni) e nei soggetti ricoverati nelle RSA";

e, inoltre, il Ministero della salute, con circolare del 27 settembre 2021, concernente "avvio della somministrazione di dosi 'booster' nell'ambito della campagna di vaccinazione anti SARS-CoV-2/COVID-19" disponeva che: "Facendo seguito alla circolare prot. n. 41416 del 14 settembre 2021, tenuto conto della determina AIFA n. 1067/2021 del 10 settembre 2021, ed in linea con il parere espresso dal Comitato Tecnico Scientifico di cui all'Ordinanza del Capo Dipartimento della Protezione Civile n. 751 (CTS), acquisito con nota prot. n. DICA 0026751-P-27 settembre 2021, ferma restando la priorità del raggiungimento di un'elevata copertura vaccinale con il completamento dei cicli attualmente autorizzati, sarà possibile procedere con la somministrazione di dosi 'booster' di vaccino anti SARS-CoV-2/COVID-19 (come richiamo dopo un ciclo vaccinale primario) a favore delle seguenti categorie: soggetti di età maggiore o uguale a 80; personale e ospiti dei presidi residenziali per anziani";

per circa 2 settimane, circa 30-40.000 tra ospiti delle RSA e cittadini con più di 80 anni di età hanno ricevuto il doppio della dose di Spikevax raccomandata. La vicenda, denunciata dai *media*, è a giudizio dell'interrogante di una gravità inaudita;

l'8 ottobre il Ministero, accortosi dell'errore, ha emanato una nuova circolare in cui di fatto sembra interrompere la somministrazione di Spikevax come *booster* a favore della dose piena di Comirnaty di Pfizer Biontech, disponendo quanto segue: "Dose 'booster' (richiamo). Tenuto conto dell'approvazione da parte di EMA sulla somministrazione di una dose del vaccino Comirnaty di BioNTech/Pfizer come richiamo di un ciclo vaccinale primario, se ne raccomanda tale utilizzo, progressivamente, a favore delle seguenti categorie: soggetti di età maggiore o uguale a 80; personale e ospiti dei presidi residenziali per anziani; esercenti le professioni sanitarie e operatori di interesse sanitario che svolgono le loro attività nelle strutture sanitarie, sociosanitarie e socio-assistenziali, secondo le attuali indicazioni; persone con elevata fragilità motivata da patologie concomitanti/preesistenti di età uguale o maggiore di 18 anni (allegato 2); soggetti di età maggiore o uguale a 60";

il 25 ottobre l'EMA ha messo la parola fine sulla vicenda, confermando che la terza dose di Spikevax deve essere la metà di quella *standard*. L'autorizzazione di EMA consentirebbe di fatto di disporre di un quantitativo doppio di dosi Spikevax per la somministrazione del *booster*, visto che una dose intera è sufficiente per due richiami;

grava ulteriormente sulla vicenda l'esclusione, in prima battuta, degli operatori sanitari dalle categorie prioritarie per la somministrazione del *booster*: essendo infatti i soggetti maggiormente esposti al contagio, sono stati la prima categoria ad essere vaccinata e il completamento del loro ciclo vaccinale risale ormai a ben 9 mesi fa. I contagi fra gli operatori sanitari sono in netta risalita e sono aumentati quasi del 600 per cento in poco più di un solo mese. Costoro all'82-84 per cento circa sono infermieri, che dall'inizio della pandemia si sono contagiati in circa 115.000,

si chiede di sapere:

quali siano, nel dettaglio, le evidenze scientifiche sulle quali AIFA ha basato le disposizioni assunte con determina n. 1067/2021 del 10 settembre 2021 ossia l'autorizzazione alla somministrazione dell'intera dose Spikevax come dose *booster* agli *over 80* ed al personale ed ospiti dei presidi residenziali degli anziani e, conseguentemente, l'esclusione degli operatori sanitari, ormai vaccinati da 9 mesi, dalle categorie prioritarie come tali individuate dal piano vaccinale;

se il Ministro in indirizzo non intenda chiarire l'intera vicenda prevedendo chiaramente la possibilità di somministrare mezza dose di Spikevax quale dose *booster* in accordo con le indicazioni di EMA.

(3-02917)

MISIANI, ALFIERI, BOLDRINI, CERNO, COMINCINI, D'ALFONSO, D'ARIENZO, FEDELI, FERRARI, FERRAZZI, GIACOBBE, IORI, LAUS, MANCA, NANNICINI, PITTELLA, ROJC, ROSSOMANDO, STEFANO, TARICCO, VALENTE, VATTUONE, VERDUCCI - *Al Ministro dell'istruzione.* - Premesso che:

in data 29 ottobre 2021 è apparso sul sito della rivista "Wired" un video registrato il 25 ottobre 2021 presso l'Istituto e Liceo scientifico aeronautico "Antonio Locatelli" di Bergamo, che riprende alcuni studenti che, nel rivolgere un saluto al preside, Giuseppe Di Giminiani, in occasione del giorno del suo compleanno, inneggiano al "Duce";

sempre da ciò che si evince dalle immagini, sembra che il dirigente scolastico abbia risposto al saluto e agli auguri salutando le ragazze e i ragazzi con il saluto romano;

il preside dell'Istituto, Giuseppe Di Giminiani, in occasione della pubblicazione del video e dopo essere stato contattato dalla rivista, ha smentito qualsiasi interpretazione malevola e il suo legale ha affermato che il preside non avrebbe mai compiuto atti riconducibili ad apologia al fascismo, bensì salutato "senza che le braccia siano tese in modo tale da poter intendere" un saluto romano, se non "in un'ottica forzata";

premessi inoltre che:

l'istituto e Liceo scientifico aeronautico "Antonio Locatelli" di Bergamo è una scuola paritaria secondaria di secondo grado;

gli studenti dell'istituto godono di prestigio nella città di Bergamo e sono partecipi nella vita culturale e istituzionale della città e della provincia attraverso frequenti partecipazioni a manifestazioni istituzionali;

il video in oggetto è stato registrato in un periodo nel quale il nostro Paese soffre di recrudescenza di fenomeni di stampo neo-fascista, come l'assalto alla sede nazionale della CGIL, avvenuto a Roma l'8 ottobre 2021, da parte di gruppi neofascisti fra cui "Forza Nuova", per cui è già stato chiesto lo scioglimento con mozioni approvate da entrambi i rami del Parlamento;

considerato che:

la scuola è luogo di istruzione ed educazione, dove si apprende prima di tutto il valore della democrazia e la storia della nostra Repubblica e dove si apprendono inoltre i valori della convivenza civile e democratica;

se confermati, questi eventi, avrebbero effetti fortemente negativi sull'educazione di un numero non irrilevante di ragazze e ragazzi e sarebbero altresì, a parere degli interroganti, un esempio di un fallimento educativo nella trasmissione dei valori antifascisti presenti nella nostra Costituzione e nelle istituzioni repubblicane,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti avvenuti e quali iniziative urgenti intenda adottare al fine di verificare ed eventualmente sanzionare gli stessi poiché, se confermati, sarebbero di una gravità inaudita.

(3-02918)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

BRIZIARELLI, CANDIANI - *Al Ministro dell'interno*. - Premesso che:

l'opera del duomo di Orvieto adempie ai propri compiti ai sensi del suo statuto, approvato dal Ministero dell'interno, Direzione generale degli affari dei culti: provvede alla tutela, promozione e valorizzazione della cattedrale, oltre all'amministrazione dei beni patrimoniali e alla soddisfazione degli obblighi derivanti da legati e donazioni;

l'opera realizza i propri compiti grazie a mezzi finanziari di varia provenienza, quali rendite del patrimonio mobiliare e immobiliare, contributi e sussidi dello Stato, di enti locali e di privati, proventi per diritti d'ingresso ai monumenti e per diritti di riproduzione fotografica, canoni, censi e donazioni;

la gestione dell'opera del duomo è affidata ad un consiglio di amministrazione, di durata triennale, composto da 7 membri, residenti nel comune di Orvieto e professanti la religione cattolica, nominati dal vescovo (2 membri) e dal Ministro, sentito l'ordinario diocesano (5 membri). Le riunioni del consiglio avvengono periodicamente su convocazione del presidente; previa discussione, si arriva all'approvazione delle deliberazioni solo se esse conseguono la maggioranza dei voti; in caso di parità decisivo è il voto del presidente;

notizie di stampa riportano l'ipotesi che l'ex sindaco di Todi del Partito democratico Carlo Rossini possa essere assunto come segretario e amministratore dell'opera del duomo di Orvieto, in sostituzione dell'attuale segretario Giuseppe Mearilli, in procinto di andare in pensione;

tenuto conto che:

Carlo Rossini è tuttora impegnato politicamente, tanto che, sempre secondo notizie di stampa, si potrebbe ricandidare a sindaco di Todi il prossimo anno;

inoltre l'attuale presidente dell'opera, Andrea Taddei, è stato capogruppo del Partito democratico nel Consiglio comunale di Orvieto e Nicola Pepe, membro del consiglio di amministrazione dell'opera, è un ex esponente della segreteria regionale del PD,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno che la scelta dei componenti del consiglio di amministrazione dell'opera di Orvieto sia improntata su criteri oggettivi quali la valutazione dei *curricula* e preferibilmente l'appartenenza al territorio orvietano, più che sull'orientamento politico;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto descritto, e se non ritenga, per fugare ogni legittimo dubbio, che le scelte dei componenti dell'organo direttivo dell'opera siano esenti da qualsivoglia connotazione politica.

(4-06220)

LEONE, TRENTACOSTE, FERRARA, CROATTI, DONNO - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

S.S. è un detenuto sottoposto alla misura di massimo rigore dall'aprile 2021, presso il penitenziario di Catania Bicocca, in relazione a contestazioni in materia di associazione mafiosa, voto di scambio e trasferimento fraudolento di valori nell'ambito dell'operazione di polizia nota come "operazione Provinciale";

a seguito degli accertamenti, che hanno dato luogo a molte perizie psichiatriche, effettuate a partire da aprile scorso, egli è risultato affetto da patologie legate a disturbi paranoidei, disturbi depressivi con turbe comportamentali e ideative con stato depressivo cronico nonché schizofrenia paranoide;

inoltre il detenuto manifesta una dichiarata intenzionalità di non assumere cibi solidi, presenta difficoltà alla deambulazione che lo costringono alla sedia a rotelle, in quanto non mantiene l'equilibrio, e riferisce di rimanere a letto per tutta la durata della giornata, rendendo necessaria un'assistenza dedicata per tutta la giornata, che però non gli viene garantita all'interno del carcere;

considerato che:

il detenuto ha tentato svariate volte il suicidio in cella per impiccagione con le lenzuola del suo letto, a seguito dei quali non è stato mai trasportato in ospedale per accertamenti medici; per prevenire possibili ulteriori tentativi, è costretto a dormire con lenzuola di carta;

le costanti perizie a cui è sottoposto rilevano un aggravamento progressivo del quadro complessivo: in ultimo, si registra un disturbo dell'adattamento con grave sindrome ansioso depressiva, problematiche neurologiche degenerative, deperimento organico;

considerato infine che:

a seguito dell'ultima visita psichiatrica e colloquio psicologico S. presentava un rallentamento ideo-motorio nonché un evidente deperimento organico (peso corporeo da vestito 58 chili), ipotrofia muscolare diffusa e oscillazioni di Romberg: appare evidente che le sue condizioni risultano poco concilianti con la detenzione in carcere;

è stata più volte richiesta la sostituzione della misura cautelare della custodia in carcere con quella degli arresti domiciliari, con l'applicazione dei dispositivi elettronici di controllo a distanza, che è stata sempre negata,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito delle proprie attribuzioni, possa prendere in considerazione quanto esposto e attivare i propri poteri ispettivi al fine di far luce su questa ennesima situazione in cui detenuti che presentano quadri clinici incompatibili con la vita carceraria vedano negata la misura alternativa degli arresti domiciliari.

(4-06221)

STABILE - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

il 29 settembre 2021 durante la trasmissione "Non è l'Arena" di Giletti è stato affrontato lo scandalo delle mascherine "farlocche" negli ospedali del Friuli-Venezia Giulia usate da medici ed infermieri;

l'ARCS, Azienda regionale di coordinamento per la salute, proprio a seguito di un'urgente segnalazione della struttura complessa logistica della stessa ARCS ha proceduto con estrema urgenza all'approvvigionamento di dispositivi di protezione individuale facciali filtranti FFP3 e FFP2 per le esigenze delle aziende del servizio sanitario regionale;

tale situazione di urgenza deriva, ad esito di una più vasta indagine svolta su base nazionale, dal sequestro preventivo da parte della Guardia di finanza degli stessi dispositivi, giacenti anche presso il magazzino centralizzato dell'ARCS, di provenienza dalle forniture effettuate dalla struttura commissariale nazionale, e quindi risulta indifferibile sopperire alla grave carenza dei suddetti prodotti e ripristinare le scorte di sicurezza occorrenti per gli enti del SSR;

l'interrogante aveva già segnalato questa grave problematica con l'interrogazione 3-02270 del 17 febbraio 2021 sottolineando come i DPI sono strumenti utilizzati per proteggere il lavoratore contro i rischi per la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro ed evidenziando che la fornitura di dispositivi privi dell'azione filtrante ha prodotto effetti negativi sia sui lavoratori provvisti di dispositivi spesso scadenti, con rischi per la propria salute, sia sulle imprese che realizzano prodotti con requisiti tecnici a norma di legge,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente accertare i fatti riferiti e adottare conseguenti provvedimenti al fine di tutelare la salute degli operatori sanitari.

(4-06222)

BOTTO, LANNUTTI, ABATE, ANGRISANI, GIANNUZZI, MININNO - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

il decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, ha previsto all'articolo 20, comma 6, la facoltà di riscatto dei corsi di studio universitario relativamente a periodi da valutare con il sistema contributivo;

al riguardo, da informazioni in possesso degli interroganti, a partire dalla conversione in legge del decreto, risulterebbero giacenti presso l'INPS

le domande di coloro hanno richiesto di accedere al riscatto agevolato degli anni di studio e che non hanno versamenti contributivi prima dell'anno 1996, i cui anni di studio (in tutto o in parte) si collocano prima del medesimo anno;

l'Istituto ha comunicato che la definizione delle domande di riscatto agevolato di laurea con opzione al contributivo risulta temporaneamente sospesa in attesa di un aggiornamento delle procedure informatiche;

gli interroganti evidenziano che, la sede territoriale dell'INPS di Genova ha tuttavia fornito risposte differenti in merito alle medesime domande di riscatto, sostenendo di essere in attesa di indicazioni dalla direzione centrale dell'INPS di Roma su come definire le pratiche di riscatto di laurea per gli iscritti privi di contribuzione *ante* 1996;

tale situazione desta incertezza e perplessità in relazione al livello di efficienza dell'Istituto nazionale di previdenza sociale e all'assistenza che viene fornita nei riguardi degli iscritti, che appare ambigua e confusa in merito alle risposte fornite, considerato fra l'altro che appare scarsamente probabile che dalla data di entrata in vigore della legge fino ad oggi lo stesso Istituto non sia riuscito ad aggiornare le procedure informatiche;

a giudizio degli interroganti, sarebbe stato sufficiente e più semplice che l'INPS avesse stabilito di accettare il modello AP09 (della liquidazione della pensione con il calcolo esclusivamente contributivo) allegandolo alla domanda di riscatto agevolato senza pretendere che il medesimo documento fosse inviato contestualmente alla domanda telematica di opzione al contributivo;

risulta conseguentemente inaccettabile, a parere degli interroganti, lo stato di incertezza e equivocità nella posizione dell'INPS, determinatosi con riguardo a coloro che hanno inviato la domanda per accedere al riscatto agevolato degli anni di studio *ante* 1996 (e non hanno effettuato i versamenti contributivi prima del 1996) che a distanza di anni attendono ancora di conoscere l'esito dell'istanza,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali valutazioni di competenza intenda esprimere;

quali siano le motivazioni effettive dei ritardi da parte dell'INPS nel fornire le risposte agli iscritti in relazione alle domande inviate per il riscatto agevolato ai fini pensionistici dei corsi di studio di laurea, con opzione al sistema contributivo, i cui anni di studio si collocano in tutto o in parte prima dell'anno 1996;

quali iniziative di competenza intenda infine intraprendere, nei riguardi del medesimo Istituto nazionale della previdenza sociale, al fine di sanare una situazione che appare indubbiamente deprecabile nei riguardi degli iscritti, oltre che di perdita d'immagine dello stesso Istituto.

(4-06223)

PITTELLA - *Al Ministro della transizione ecologica.* - Premesso che:

in località San Sago del comune di Tortora (Cosenza) è presente un impianto di trattamento di rifiuti, anche speciali e pericolosi, chiuso a seguito di diverse inchieste penali sul possibile inquinamento del sottosuolo e dell'ambiente circostante. Le inchieste hanno lasciato un segno profondo nella comunità, la quale non ha mai smesso di lottare per la tutela della sicurezza ambientale e sanitaria del territorio nel quale vive;

recentemente, la Regione Basilicata avrebbe rilasciato parere favorevole circa la valutazione di incidenza ambientale volta alla ripresa delle attività dell'impianto di San Sago, disattendendo le aspettative della maggioranza dei cittadini del comune di Tortora;

l'impianto di trattamento dei rifiuti in località San Sago, per quanto ubicato nel territorio della Calabria, risulta posto ad una distanza di circa 200 metri in direzione nord dal sito ZSC (zona speciale di conservazione) "valle del Noce" (codice IT9210265) di competenza della Regione Basilicata, e lo scarico delle acque *post* trattamento dei rifiuti avviene nel torrente Pizzinno che confluisce nel fiume Noce e quindi nel mar Tirreno;

la valle del Noce, attraversato dall'omonimo fiume, vede fondersi i confini di Calabria e Basilicata in un meraviglioso scenario naturale che merita valorizzazione per la bellezza, le risorse naturali e culturali, la tutela della biodiversità e la conservazione dell'ecosistema del tratto del fiume e, pertanto, la ripresa delle attività dell'impianto di trattamento di rifiuti speciali e pericolosi sarebbe assolutamente incoerente con tali obiettivi e con la vocazione naturalistica e turistica dell'area;

la riapertura dell'impianto potrebbe mettere in pericolo la salute del fiume con riverberi sulla costa con danni ambientali, turistici ed economici e mettere a rischio gli interventi previsti di valorizzazione dell'ecosistema del fiume Noce oggetto del "contratto di fiume" finanziato con fondi FSC, volto ad individuare, definire e sostenere l'attuazione di attività ludico-ricreative e culturali capaci di favorire l'attrattività turistica dell'area;

le comunità calabresi e lucane delle aree territoriali più prossime all'impianto manifestano ferma opposizione alla riapertura e, tra queste comunità, anche quella di Lauria,

si chiede di sapere:

quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per salvaguardare il sito ZSC della valle del Noce e per tutelare la biodiversità e la conservazione dell'ecosistema del fiume Noce, a forte rischio in ragione della possibile ripresa dell'attività inquinante dell'impianto di trattamento dei rifiuti situato nel comune di Tortora, in località San Sago;

se non ritenga opportuno attivarsi per sospendere ogni procedura di riapertura dell'impianto e per avviare un serio ed efficace piano di monitoraggio e valorizzazione dell'intero corso del fiume Noce che possa fotografare la situazione e la salute del corso d'acqua a tutela della flora e della fauna che lo

abitano e che costituiscono il grande patrimonio di diversità biologica di un territorio unico nel suo genere.

(4-06224)

STABILE, ROJC - *Al Ministro della transizione ecologica.* - Premesso che:

l'imminente ripresa dei lavori nel comprensorio ospedaliero di Cattinara a Trieste prevede l'abbattimento della pineta;

questo piccolo bosco rappresenta una delle poche aree verdi di vicinato ancora presenti, accessibile da parte di persone a bassa mobilità come anziani, bambini, disabili, cioè chi più frequenta le aree verdi;

si vuole trasformare questo polmone verde in un parcheggio, senza considerare soluzioni alternative di minor impatto ambientale;

la zona è stata già oggetto di importanti opere a beneficio della collettività, ma a spese dei residenti (superstrada con gallerie);

la pineta è superstita di un'area boschiva più ampia che ha già subito il taglio di numerosi alberi solo alcuni anni fa,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per evitare l'abbattimento della pineta, individuando altre alternative per il parcheggio, considerato che l'evidenza del cambiamento climatico impone di salvaguardare ogni singolo metro quadrato di natura e che per ricreare una pineta come questa ci vorrebbe almeno mezzo secolo.

(4-06225)

LANNUTTI, ANGRISANI, GRANATO - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

dall'analisi fatta dal laboratorio dell'ospedale "Niguarda" di Milano, diretto dal professor Francesco Scaglione, svolta su tremila persone, risulta che a sei mesi dall'iniezione della seconda dose di vaccino gli anticorpi si dimezzano. Sempre secondo la stessa analisi, non c'è nessuna certezza scientifica sul fatto che gli anticorpi rimasti possano prevenire forme gravi del COVID-19. Non si sa nemmeno quanti anticorpi necessitino per proteggere bene dal *virus* e neanche se conti invece la memoria cellulare, quella che il corpo matura quando viene iniettato il vaccino;

ha dichiarato al programma di RaiTre "Report" il professore di Microbiologia all'università di Padova, Andrea Crisanti: «Il vaccino sembra stia perdendo efficacia per quanto riguarda la capacità di bloccare la trasmissione»;

considerato che:

quando il Presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, aveva annunciato che il piano di richiamo della vaccinazione (la terza dose) era pronto e che

avrebbe coinvolto qualsiasi adulto statunitense, si sono dimessi due esponenti importanti tra i più competenti nel campo delle vaccinazioni della FDA (l'ente regolatore dei farmaci negli USA), Krause e Gruber. I due scienziati hanno anche prodotto uno studio nel quale si dimostrava che non c'era nessuna evidenza scientifica della necessità della terza dose: «Al momento non ci sono prove che mostrano il bisogno della terza dose per tutti»;

secondo l'ex direttore del Dipartimento malattie infettive dell'Istituto superiore di sanità, Antonio Cassone, gli effetti collaterali dopo la seconda dose dei vaccini a base di mRNA sono molto frequenti. Inoltre, Cassone sostiene che non ci siano ancora dati sufficienti per valutare appieno che cosa succederà con la terza dose;

considerato, inoltre, che:

il 3 settembre scorso Moderna ha proposto ad EMA e FDA di consigliare per tutti la mezza dose (50 microgrammi), lasciando la dose intera solo per gli immunodepressi;

al contrario AIFA il 9 settembre ha dato parere positivo alla somministrazione intera (100 microgrammi) anche per gli ospiti delle RSA, e gli anziani *over 80*;

seguendo il parere di AIFA, il 27 settembre una circolare firmata dal direttore generale del Ministero della salute, Giovanni Rezza, dà il via libera al *booster* con entrambi i vaccini mRNA (Pfizer e Moderna). Per due settimane viene somministrata la dose sbagliata e solo l'8 ottobre le autorità sanitarie si accorgono che qualcosa non quadra e specificano che la dose *booster* può essere somministrata solo col vaccino Pfizer;

considerato, infine, che:

anche sulla base delle decisioni sbagliate di AIFA e dei suggerimenti del Comitato tecnico scientifico, il Governo ha deciso di allungare a dodici mesi la durata del *green pass*;

intervistato da "Report", il professor Crisanti ha dichiarato: «La decisione del governo non ha nessuna base scientifica. Noi abbiamo sentito molti politici dire che col Green Pass creiamo negli ambienti sicuri. Non è assolutamente vero questo. Hanno detto una serie di stupidaggini pazzesche perché guardando i dati di Israele si sarebbero dovuti sta zitti». In Israele si prospetta già la quarta dose, perché le prime tre dosi non sono sufficienti per immunizzare la popolazione;

la decisione del Governo sarebbe stata presa sulla base di conoscenze scientifiche millantate dal Comitato tecnico scientifico. Conoscenze dimostrate inesatte dallo studio del comportamento del *virus* in alcune aree degli Stati Uniti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato in premessa;

se, sulla base di quanto emerso dalla puntata di "Report", non pensi sia necessario sostituire *in toto* o in parte i membri del Comitato tecnico scientifico;

se non ritenga opportuno rimuovere i vertici dell'AIFA;

se, in seguito alla puntata di "Report", il Governo non ritenga necessario tornare sui propri passi, annullando la decisione di prorogare il *green pass* fino alla durata di dodici mesi;

se non ritenga necessario arrestare la campagna vaccinale della terza dose in attesa di studi che ne dimostrino l'efficacia e la non pericolosità.

(4-06226)

FAZZOLARI - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. - Premesso che:

il comma 437 dell'articolo 1 della legge del 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio per il 2020) ha previsto il "Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare" finalizzato a "riqualificare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia residenziale sociale, a rigenerare il tessuto socio-economico, a incrementare l'accessibilità, la sicurezza dei luoghi e la rifunzionalizzazione di spazi e immobili pubblici, nonché a migliorare la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e secondo i principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, secondo il modello urbano della città intelligente, inclusiva e sostenibile (Smart City)";

con decreto n. 395 del 2020 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, sono stati definiti i termini, i contenuti e le modalità di presentazione delle proposte da parte delle regioni, le città metropolitane, i comuni capoluoghi di provincia, la città di Aosta e i comuni con più di 60.000 abitanti;

all'articolo 5 del citato decreto è stata indicata la dotazione finanziaria complessiva per l'attuazione del Programma:

"853,81 milioni di euro stanziati dall'articolo 1, comma 443, della legge 30 dicembre 2019, n. 160 (?); eventuali residui di stanziamento per l'annualità 2019 relativi al "Programma di recupero e razionalizzazione degli immobili e alloggi di edilizia residenziale pubblica di proprietà dei comuni e degli istituti autonomi per le case popolari", di cui all'articolo 1, comma 95, della legge del 30 dicembre 2018, n. 145; eventuali ulteriori risorse, anche di fonte comunitaria";

con decreto direttoriale 15870 del 17 novembre 2020 sono state definite le modalità e i tempi di presentazione delle proposte, tra i quali il termine del 16 marzo 2021 per le proposte di cui all'art. 4 del decreto n. 395 del 2020 e il termine del 15 aprile 2021 per i progetti pilota di cui all'art. 5 del decreto n. 395 del 2020;

il 21 luglio 2021 viene pubblicato in evidenza sulla *home page* sul sito *internet* del Ministero delle infrastrutture un articolo il cui testo è il seguente: "Roma, 21 luglio 2021 - Sono 271 le proposte ammesse al finanziamento del Programma nazionale della qualità dell'abitare (PinQua) del Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili (Mims) con l'obiettivo di riqualificare i centri urbani, ridurre il disagio abitativo e favorire l'inclusione sociale. Ai fondi inizialmente previsti (400 milioni) si aggiungono i 2,8 miliardi del Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). L'Alta Commissione istituita presso il Mims per esaminare le oltre 290 proposte pervenute da Regioni, Comuni e Città Metropolitane ha concluso in tre mesi la fase della selezione stilando una graduatoria di progetti ammissibili al finanziamento, complessivamente pari a 3,2 miliardi di euro. (?) I progetti al momento esclusi dal finanziamento, per un ammontare di circa un miliardo di euro, potrebbero essere recuperati in futuro utilizzando altre fonti di finanziamento";

nella stessa pagina *internet* è presente anche il *file* "Graduatoria complex 20.07.pdf", che contiene una tabella con 271 proposte in ordine decrescente di punteggio assegnato, la cui ultima colonna è denominata "Finanziamento assentito" in linea con i contenuti dell'articolo indicato;

il 7 ottobre 2021 nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture viene pubblicato un articolo il cui *incipit* è seguente: "7 ottobre 2021 - Approvate 159 proposte di progetti di rigenerazione urbana e di edilizia residenziale pubblica presentate da Regioni, Comuni e Città Metropolitane per un valore complessivo di 2,82 miliardi di euro" che ha in allegato l'elenco di 151 Progetti "ordinari" - proposte presentate ai sensi dell'art. 4 - D.I. n 395/2020 e 8 progetti pilota per un totale di 159 progetti finanziati (negli allegati definiti inespugnabilmente, rispettivamente "proposte ammesse" e "progetti ammessi")",

si chiede di sapere:

se e come il Ministro in indirizzo intenda spiegare alle amministrazioni presentatrici che non saranno finanziate le proposte collocate nelle posizioni dalla 152 alle 271, dopo aver loro comunicato sul sito *internet* del Ministero il 21 luglio scorso che le medesime proposte erano ammesse al finanziamento;

se e come intenda ovviare a tale grave comportamento reperendo ulteriori risorse (ad esempio nel PNRR) sufficienti a realizzare tutte le proposte presentate che erano state dichiarate ammesse al finanziamento.

(4-06227)

DRAGO, RAUTI - *Al Ministro dell'istruzione.* - Premesso che:

sono numerose le segnalazioni pervenute da cittadini di diverse città italiane che, non senza preoccupazione e perplessità, evidenziano come le istituzioni educative e scolastiche, deliberatamente, ed in assenza di qualsivoglia indicazione o linea guida ministeriale, tendano con sempre maggiore

frequenza ad adottare, nell'ambito delle comunicazioni e circolari interne nonché nella modulistica relativa alle comunicazioni scuola-famiglia, le controverse denominazioni "genitore 1" e "genitore 2" in alternativa o addirittura in sostituzione della dicitura "padre" e "madre";

la permeabilità degli ordinamenti scolastici alle influenze della "teoria del *gender*" è stata già oggetto in passato di richieste di chiarimenti al Ministero competente da parte dei genitori, delle famiglie e dei docenti e dirigenti scolastici, specie all'indomani della riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione introdotta con la legge n. 107 del 2015, con particolare riguardo alla portata applicativa dell'articolo 1, comma 16, in materia di prevenzione delle discriminazioni;

al riguardo, in particolare, giova ricordare come l'articolo 1, comma 14, della legge n. 107 del 2015, recante "Riforma del sistema nazionale di istruzione e formazione e delega per il riordino delle disposizioni legislative vigenti", nel novellare e riscrivere l'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 275 del 1999, abbia posto in capo ad ogni istituzione scolastica il compito di predisporre, con la partecipazione di tutte le sue componenti, il piano triennale dell'offerta formativa (PTOF) rivedibile annualmente;

la stessa norma definisce il PTOF come il "documento fondamentale costitutivo dell'identità culturale e progettuale delle istituzioni scolastiche", volto ad esplicitare la progettazione curricolare, extracurricolare, educativa ed organizzativa che le singole scuole adottano nell'ambito dell'autonomia loro attribuita dall'articolo 21 della legge n. 59 del 1997, mentre il citato comma 16 ha previsto che lo stesso PTOF debba attuare i principi di pari opportunità promuovendo nelle scuole di ogni ordine e grado l'educazione alla parità tra i sessi e la prevenzione di tutte le discriminazioni;

è evidente come il piano rappresenti altresì uno strumento conoscitivo fondamentale che consente *in primis* ai genitori, nel pieno esercizio della libertà educativa e del diritto-dovere di istruire ed educare i figli sancito dall'articolo 30 della Costituzione, di acquisire, prima dell'iscrizione a scuola, tutte le informazioni necessarie alla valutazione dei contenuti, delle attività didattiche, dei progetti e delle tematiche che i docenti affronteranno nel corso dell'anno scolastico;

in risposta alle numerose richieste di chiarimenti sulla portata applicativa di tale disposizione, avanzate sia da parte dei dirigenti scolastici che dei docenti e genitori, già in passato dunque il Ministero dell'istruzione si era espresso chiarendo che, sebbene fosse assolutamente chiaro ed inequivoco l'intendimento di sostenere pienamente e supportare attivamente i tanti studenti affrontando le problematiche relative a tutte le forme di discriminazione e contrastando ogni forma di violenza e aggressione contro la dignità della persona, "tra i diritti e i doveri e tra le conoscenze da trasmettere non rientrano in nessun modo né le 'ideologie gender' né l'insegnamento di pratiche estranee al mondo educativo";

l'adozione di un'innovativa e differente terminologia definitoria della titolarità dell'esercizio della potestà genitoriale, ed in particolare l'adozione della terminologia "padre" e "madre" in luogo della terminologia "genitore 1" e "genitore 2" non era allora né risulta oggi, pertanto, in alcun modo prevista o autorizzata,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente di quanto rappresentato;

quali provvedimenti intenda adottare per fornire tempestivamente un indirizzo chiaro e univoco in relazione alla terminologia da utilizzare, che sia più conforme alla normativa vigente.

(4-06228)

LANNUTTI, ORTIS, GIANNUZZI, ANGRISANI, GRANATO, MINNINO, DI MICCO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

il 24 settembre 2021 l'avvocato Federico Freni è stato nominato Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, con delega al gioco, arrivata in un momento cruciale per il settore nella ripartenza *post* COVID: l'annuncio della quotazione in borsa di Sisal da parte della controllante, il fondo CVC, è solo l'ultimo tassello di un percorso lungo. Maggioranza e Governo vogliono andare verso una legge quadro sul gioco. Lo aveva detto lo stesso Freni nei mesi scorsi e anche l'ex sottosegretario Claudio Durigon prima di essere colpito dalla polemica sul cambio di nome di un parco di Latina, intitolato ai giudici Falcone e Borsellino e che Durigon voleva invece concedere nuovamente alla memoria di un membro della famiglia Mussolini. Freni quindi ha sostituito, dopo aver fatto parte del suo *staff*, proprio Durigon, e la sua nomina, indicata dalla Lega e da Matteo Salvini, è stata fatta con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dell'economia Daniele Franco "come disposto dall'articolo 10 della legge n. 400 del 1988";

Freni è avvocato e docente di diritto amministrativo nell'università Pegaso e professore a contratto di diritto amministrativo e diritto processuale amministrativo presso l'università LUISS Guido Carli;

dal 2016 e fino alla sua nomina, Freni è stato partner responsabile del dipartimento di diritto amministrativo presso Quorum studio legale e tributario associato. In qualità di *partner* responsabile del dipartimento, si legge nel suo *curriculum vitae*, si è occupato di responsabilità erariale, energia, ambiente, edilizia, territorio, contratti e appalti pubblici, sanità pubblica, servizi pubblici locali, società a partecipazione pubblica, diritto dello sport, esami e concorsi;

considerato che:

Freni è stato socio fondatore nel 2014 della "MVL avvocati associati" insieme all'avvocato Luigi Medugno, con il quale aveva collaborato negli

anni precedenti. Della struttura MVL, che opera anche "negli ambiti più classici degli appalti e delle concessioni (anzitutto in tema di giochi e scommesse)", ha fatto parte anche l'avvocata Annalisa Lauteri, anche lei per molti anni legata professionalmente all'avvocato Medugno;

Luigi Medugno, come si legge sul suo *curriculum vitae*, assiste le maggiori istituzioni sportive. È consulente e fiduciario della Federazione italiana giuoco calcio. Inoltre dalla stagione 1996 ha assunto la presidenza del collegio arbitrale della Lega nazionale professionisti della FIGC, previsto dalla legge n. 91 del 1981 (organo del quale è stato membro in rappresentanza della lega professionisti sin dal 1984). Non solo. Per quanto riguarda le concessioni e giochi pubblici, dice sempre il *curriculum*, opera nel settore delle concessioni pubbliche sia nell'ambito della consulenza stragiudiziale sia in quello più prettamente giudiziale. Come pure "è stato ed è consulente altresì di numerose società concessionarie di pubblico servizio tra le quali Sisal S.p.A.";

insieme all'avvocato Annalisa Lauteri, l'avvocato Medugno ha infatti assistito Sisal nel giudizio di appello proposto innanzi al Consiglio di Stato, che aveva ad oggetto la richiesta di annullamento del provvedimento con il quale era stata disposta la prosecuzione, fino al 30 settembre 2028, della gestione della concessione relativa alla raccolta, anche a distanza, delle lotterie nazionali ad estrazione istantanea (il "gratta e vinci"), iniziata nel 2010, e la cui scadenza era stata prevista per il 30 settembre 2019;

l'avvocato Lauteri fa parte dello studio Fair play lawyers che supporta legalmente le imprese che operano nel settore dei giochi pubblici. Come recita la *mission* dello studio "l'obiettivo è quello di riuscire a fornire un'assistenza a 360 gradi all'operatore del gioco, in tutti i vari campi di interesse: dal diritto amministrativo, al diritto civile e commerciale sino al diritto penale e tributario, puntando a rappresentare un polo di riferimento Unico, sempre Aggiornato, altamente Specializzato e facilmente Accessibile",

si chiede di sapere:

se, al momento della nomina a sottosegretario e al momento dell'assegnazione della delega al gioco, si fosse a conoscenza delle informazioni sui trascorsi legali dell'avvocato Federico Freni e se per questo sia ravvisabile un conflitto di interessi, in quanto *ex partner* degli avvocati citati, che si sono occupati e si occupano di tutelare legalmente operatori e società di gioco;

se il Ministro in indirizzo ritenga che il sottosegretario debba quantomeno astenersi dalla gestione delle questioni riguardanti Sisal, in quanto i suoi ex colleghi di studio rappresentano tale società dinnanzi al Consiglio di Stato, che è bene ricordarlo è il massimo organo di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela della giustizia nell'amministrazione pubblica.

(4-06229)

TOFFANIN, AIMI, PEROSINO, GALLONE, FLORIS - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

gli interroganti sono venuti a conoscenza delle controversie che hanno avuto origine dall'inadempimento di fornitori di cure dentistiche finanziate con contratti stipulati con agenzie finanziarie;

l'arbitro bancario finanziario (ABF) si è già espresso sulla non necessità della preventiva messa in mora stante il fallimento dell'azienda, pertanto il grave inadempimento è *in re ipsa*;

non è necessaria, quindi, alcuna "dimostrazione" dell'inadempimento, come vorrebbero le agenzie finanziarie;

l'art. 125-*quinquies* del testo unico bancario (decreto legislativo n. 385 del 1993, e successive modifiche) consente l'azione diretta del consumatore verso la finanziaria una volta dimostrato, con messa in mora, l'inadempimento dell'azienda;

secondo l'arbitro, laddove le rate siano state integralmente versate ed il finanziamento sia chiuso, il consumatore non avrebbe diritto alla restituzione delle somme in quanto non esisterebbe più un contratto da attivare ed in virtù del quale "decretare" la restituzione delle rate medesime;

il collegio di coordinamento dell'ABF, con la decisione n. 12645/21 del 17 maggio 2021 ha stabilito che "Il diritto alla restituzione delle rate pagate è precluso dalla eventualità che il finanziamento sia stato interamente rimborsato";

tale posizione non appare da tutti condivisa non essendo supportata da alcuna disposizione normativa. Sul punto è già intervenuto il Tribunale di Torino, sezione 8a civile, sentenza n. 5532 del 28 novembre 2018, chiarendo che, in caso di risoluzione è dovuta la restituzione anche a finanziamento estinto;

la Corte di cassazione civile, sezione VI, con ordinanza n. 13504 del 18 maggio 2021, ha stabilito che "il venir meno del titolo, quale che ne sia la causa, rende indebita la prestazione effettuata in base ad esso e, una volta che ne sia stata chiesta la restituzione, non rileva la ragione per cui il pagamento è divenuto indebitato, potendo identico effetto restitutorio seguire all'accertamento d'ufficio di altra causa di risoluzione";

occorre altresì considerare l'ulteriore principio di diritto dell'indebito arricchimento ai sensi dell'articolo 2037 del codice civile posto che, in ogni caso, al di là ed oltre la disciplina stretta del citato articolo 125-*quinquies*, che è posta sempre a tutela del consumatore, sussiste in via subordinata anche la disciplina del principio generale dell'indebito oggettivo e tale va applicata;

l'effetto recuperatorio comporta l'applicabilità della disciplina sulla ripetizione dell'indebito (si vedano Bianca, 1994, 290, Sacco-De Nova, in Tr. Res., 1988, 514). E ciò indipendentemente dal fatto che l'art. 1455 del codice civile disponga: "la risoluzione del contratto di credito comporta l'obbligo del finanziatore di rimborsare al consumatore le rate già pagate", in quanto tale norma prevede che le rate "già pagate" siano quelle prive di giustificazione e siano, quindi, un indebitato. Laddove, invece, si verta in tema di prestazioni da

eseguirsi frazionate nel tempo, in modo continuativo, ovviamente le prestazioni già eseguite non saranno oggetto di rimborso e ciò proprio in virtù dell'art. 1458 del codice che specifica la particolare disciplina "salvo il caso di contratti ad esecuzione continuata o periodica, riguardo ai quali l'effetto della risoluzione non si estende alle prestazioni già eseguite";

la posizione dell'ABF appare come un'evidente ingiustizia nel momento in cui si esclude tutela al consumatore che è stato diligente nell'esecuzione della propria prestazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto sopra riportato e quali siano le valutazioni in merito;

se non ritenga di individuare iniziative di competenza che possano rivelarsi risolutive delle problematiche in atto, nell'ottica di tutelare i pazienti coinvolti.

(4-06230)

RUFA, FREGOLENT, CANTÙ, LUNESU, MARIN, DORIA, CANDIANI, SIRI, DE VECCHIS - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

Oxfam e Emergency, membri della People's vaccine alliance (PVA) con UNAIDS e quasi altre 70 organizzazioni, in un recente rapporto, hanno rivelato come solo Pfizer Biontech e Moderna nel 2021 potrebbero far pagare agli Stati 41 miliardi di dollari in più, rispetto al costo di produzione stimato dei vaccini a tecnologia mRNA. Nonostante per il loro sviluppo le stesse aziende abbiano ricevuto oltre 8,25 miliardi di euro di finanziamenti pubblici;

i costi dei farmaci anti COVID sono informazioni strettamente riservate e la Commissione europea non ha mai confermato né smentito le cifre in circolazione. Tuttavia, a fine 2020 il segretario di Stato al bilancio del Governo belga, Eva De Bleeker, ha pubblicato su "Twitter" il prezzo di ogni dose applicato ai Paesi UE, salvo poi cancellare il *post* pochi minuti dopo (quando ormai era stato già riportato da numerose testate). Il vaccino più economico sembrerebbe essere AstraZeneca, che costa 1,78 euro a dose, poi 12 euro a dose per il vaccino sviluppato da Pfizer e Biontech e 18 dollari a dose per quello di Moderna. Per Curevac sono 10 euro a dose, per Sanofi Gsk 7,56 euro a dose, per Johnson & Johnson 8,5 dollari a dose;

sulla base di nuove analisi delle tecniche di produzione dei vaccini di tipo mRNA messi in commercio da Pfizer e Moderna, realizzate da "Public citizen" con ingegneri dell'Imperial college e pubblicate in un recente rapporto, la "People's vaccine alliance" ha stimato che i due vaccini potrebbero essere realizzati, in media, con un costo che varia da appena 1,18 a 2,85 dollari a dose;

anche il COVAX, l'iniziativa che dovrebbe consentire ai Paesi in via di sviluppo l'accesso ai vaccini, ha pagato le dosi di Pfizer in media 5 volte di più del loro potenziale costo di produzione, faticando per avere le forniture

necessarie in tempi brevi perché i Paesi più ricchi, disposti a pagare prezzi molto più alti, hanno avuto di fatto la precedenza nell'acquisto e nella contrattazione con le case farmaceutiche produttrici;

considerato che:

le prove raccolte e analizzate dalla PVA indicano chiaramente che i prezzi dei vaccini contro il COVID-19 sono ingiustificatamente alti, e la mancanza di trasparenza dei regimi impedisce un controllo adeguato;

il programma COVAX, secondo le stime iniziali dell'OMS, avrebbe dovuto distribuire due miliardi di dosi entro la fine del 2021, un obiettivo lontano visti i ritmi attuali: al momento sono state distribuite meno di 300 milioni di dosi ai Paesi più poveri di tutto il mondo. L'Italia, che si era impegnata a donare 15 milioni di dosi entro la fine del 2021, per ora è a quota 2,4 milioni,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno predisporre gli opportuni accertamenti in ordine alla reale situazione, al fine di fare chiarezza riguardo al costo dei vaccini acquistati per il fabbisogno nazionale e quelli per cui è stata prevista la donazione ai Paesi più poveri, nonché il prezzo pagato da COVAX per l'acquisto delle dosi, ed in particolare fornire informazioni in ordine al reale andamento, alla struttura organizzativa e alla pianificazione del programma COVAX.

(4-06231)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

*7ª Commissione permanente* (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

3-02918 del senatore Misiani ed altri, su un presunto episodio di apologia di fascismo presso il liceo scientifico "Antonio Locatelli" di Bergamo;

*12ª Commissione permanente* (Igiene e sanità):

3-02917 del senatore Zaffini, sulla somministrazione delle dosi "booster" di vaccino anti COVID agli *over 80*.

**Interrogazioni, ritiro di firme**

Il senatore Croatti ha dichiarato di ritirare la propria firma dall'interrogazione 4-06210, del senatore Romagnoli ed altri.

**Interrogazioni, ritiro**

È stata ritirata l'interrogazione 3-02910 del senatore Zaffini.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 367ª seduta pubblica del 13 ottobre 2021, a pagina 38, alla fine del titolo del disegno di legge n. 2060, prima delle parole "(ore 12,20)", eliminare le seguenti: "(Relazione orale)".