



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

457^a seduta pubblica
giovedì 28 luglio 2022

Presidenza del vice presidente La Russa,
indi del vice presidente Calderoli
e del vice presidente Rossomando

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	57
<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>	175

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....5

DISEGNI DI LEGGE

Discussione:

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

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:

PRESIDENTE.....6, 9, 19
 SANTILLO, *relatore*.....6
 LUPO (M5S).....9
 PEROSINO (FIBP-UDC).....11
 RIPAMONTI (L-SP-PSd'Az).....13
 MALLEGNI (FIBP-UDC).....14
 COLTORTI (M5S).....16
 PERGREFFI (L-SP-PSd'Az).....18
 EVANGELISTA (IV-PSI).....18

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....20, 21, 22
 PARRINI (PD).....19, 20
 ROMEO (L-SP-PSd'Az).....21

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2646:

PRESIDENTE.....22
 SANTILLO, *relatore*.....22

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....22, 23
 DI NICOLA (Ipf-CD).....22, 23

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2646:

PRESIDENTE...24, 25, 26, 27, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 40, 41, 53

SANTILLO, *relatore*...24, 25, 26, 27, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 40, 41
 BINI, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*.....24
 MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*...25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 41
 MALLEGNI (FIBP-UDC).....25, 30, 36, 39, 40
 GAUDIANO (M5S).....27
 CIAMPOLILLO (Misto).....34
 QUAGLIARIELLO (Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC)))...34
 FAGGI (L-SP-PSd'Az).....34
 SBROLLINI (IV-PSI).....35
 MANTOVANI (M5S).....36, 40
 PAGANO (FIBP-UDC).....37, 38
 AIROLA (M5S).....41
 MAUTONE (Ipf-CD).....42
 EVANGELISTA (IV-PSI).....43
 RUSPANDINI (Fdl).....44
 DE PETRIS (Misto-LeU-Eco).....45
 MARGIOTTA (PD).....47
 VONO (FIBP-UDC).....48
 PERGREFFI (L-SP-PSd'Az).....50
 DI GIROLAMO (M5S).....51

INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO

GRANATO (UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV)....53
 MAUTONE (Ipf-CD).....54

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 2 AGOSTO 2022.....55

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 2646

Articolo 1 del disegno di legge di conversione.....57
 Articolo 1 del decreto-legge.....57
 Emendamento e ordine del giorno.....60
 Articolo 2 del decreto-legge.....61
 Ordine del giorno.....63
 Articolo 3 del decreto-legge.....68
 Emendamento.....70
 Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 3.....71
 Articolo 4 del decreto-legge.....72
 Emendamenti.....74
 Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 4.....76

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: Fdl; Insieme per il futuro-Centro Democratico: Ipf-CD; 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); Uniti per la Costituzione-C.A.L. (Costituzione, Ambiente, Lavoro)-Alternativa-P.C.-Ancora Italia-Progetto SMART-I.d.V.: UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV; Misto: Misto; Misto-ITALIA AL CENTRO (IDEA-CAMBIAMO!, EUROPEISTI, NOI DI CENTRO (Noi Campani)): Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC)); Misto-Italexit per l'Italia-Partito Valore Umano: Misto-IpI-PVU; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-MAIE-Coraggio Italia: Misto-MAIE-CI; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-ManifestA, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione comunista-Sinistra europea: Misto-Man.A PaP PRc-Se.

Articolo 5 del decreto-legge	77	Proposta di coordinamento	165
Emendamento	79	<i>ALLEGATO B</i>	
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 5	79	PARERI	
Articolo 6 del decreto-legge	79	Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2646 e sui relativi emendamenti	175
Emendamenti e ordini del giorno	80	INTERVENTI	
Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 6	84	Dichiarazione di voto della senatrice Pergreffi sul disegno di legge n. 2646	182
Articolo 7 del decreto-legge	85	VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA	185
Emendamenti e ordini del giorno	89	CONGEDI E MISSIONI	215
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 7	103	COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI	
Articolo 8 del decreto-legge	105	Trasmissione di documenti	215
Emendamenti e ordini del giorno	109	UFFICIO PARLAMENTARE DI BILANCIO	
Articolo 9 del decreto-legge e Allegato I	126	Trasmissione di documentazione	215
Emendamenti e ordini del giorno	128	DISEGNI DI LEGGE	
Articolo 10 del decreto-legge	140	Trasmissione dalla Camera dei deputati	215
Emendamenti e ordini del giorno	142	Assegnazione	216
Articolo 11 del decreto-legge	147	GOVERNO	
Emendamento e ordine del giorno	148	Trasmissione di atti e documenti	216
Articolo 12 del decreto-legge	148	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	217
Emendamenti	149	INTERROGAZIONI	
Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 12	152	Interrogazioni con richiesta di risposta scritta	217
Articolo 13 del decreto-legge	153		
Emendamenti all'articolo 1 del disegno di legge di conversione	153		

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente LA RUSSA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,05*).
Si dia lettura del processo verbale.

BINETTI, *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.

Discussione del disegno di legge:

(2646) Conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (Relazione orale) (ore 9,16)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2646.

I relatori, senatori Paroli e Santillo, hanno chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Santillo.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, il decreto-legge in esame reca interventi in molteplici settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Coerentemente con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e in continuità con le misure introdotte dal decreto-legge n. 121 del 2021, il provvedimento prevede l'ulteriore snellimento degli *iter* amministrativi e autorizzativi volti ad accelerare la realizzazione di opere sostenibili e resilienti. Contiene inoltre disposizioni finalizzate alla sperimentazione di nuove forme di mobilità e al potenziamento e al miglioramento della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Ulteriori obiettivi sono poi quelli di migliorare la sicurezza stradale e dei servizi di trasporto, di agevolare la realizzazione delle infrastrutture idriche e rafforzare il relativo controllo, nonché di facilitare gli investimenti infrastrutturali nelle città di Roma, in vista del Giubileo 2025, e di Venezia, al fine di potenziare il traffico crocieristico, salvaguardando al contempo alla tutela della laguna.

Si compone di tredici articoli. L'articolo 1 reca misure di accelerazione delle procedure per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo della Chiesa cattolica del 2025.

L'articolo 2 reca misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio; in particolare, esso modifica la procedura di approvazione e il contenuto del regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione e l'esercizio delle dighe e stanZIA risorse per il riconoscimento di incentivi ai dipendenti del Ministero delle infrastrutture che svolgono specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza.

L'articolo 3 reca misure di adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di porto dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza. Esso istituisce un fondo per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di porto, anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento e l'esecuzione di interventi straordinari; l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelli già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze. All'affidamento delle opere sono applicate le disposizioni previste dal decreto-legge semplificazioni del 2021 per opere inserite nel PNRR. Esso inoltre modifica la disciplina dettata dalla legge di bilancio per il 2022 per la costruzione di caserme per l'Arma dei carabinieri e la Guardia di finanza.

L'articolo 4 reca misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri e di adeguamenti infrastrutturali, portuali e per la laguna di Venezia. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, dopo che il decreto-legge n. 103 del 2021 ha interdetto il passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco, il Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è autorizzato a realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo, destinato anche alle navi adibite a trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 25.000 GT, nell'area di Chioggia.

Vengono inoltre stanziati risorse in favore dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste e si apportano modifiche alla disciplina dell'Autorità per la laguna di Venezia, che viene ridenominata Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo magistrato alle acque.

L'articolo 5 reca disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona, tra l'altro estendendo l'arco temporale durante il quale potrà essere corrisposta l'indennità pari al trattamento straordinario di integrazione salariale prevista dall'articolo 16 del decreto-legge n. 121 del 2021, a favore dei lavoratori dipendenti da imprese del territorio di Savona impossibilitati a prestare l'attività lavorativa, in tutto o in parte, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto funiviario in conseguenza degli eccezionali eventi atmosferici del mese di novembre 2019.

L'articolo 6 interviene sul settore del trasporto aereo con disposizioni volte ad accelerare lo sviluppo del sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), ad aumentare l'accesso ferroviario agli aeroporti nonché a incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali, prevedendo in particolare misure di accelerazione per le opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuale. Alcune semplificazioni sono estese anche ai piani di sviluppo aeroportuale degli altri aeroporti d'interesse nazionale.

L'articolo 7 reca una serie di modifiche al codice della strada complessivamente volte a ridurre gli oneri amministrativi a carico degli utenti, a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile e a incrementare la sicurezza della circolazione stradale. Esso inoltre rinvia a un successivo decreto la definizione delle modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato e proroga di ulteriori dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quale *Segway*, *hoverboard* e monopattini.

L'articolo 8 reca interventi in materia di trasporto pubblico locale e regionale. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, vengono definiti nel dettaglio i nuovi compiti affidati all'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale, che viene conseguentemente ridenominato, anche in relazione all'attività del *mobility manager* d'area, aziendali e scolastici, nonché gli strumenti e le risorse dei quali esso si può avvalere. Si demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture l'individuazione

di specifici progetti attinenti alla sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, che saranno finanziati con una percentuale del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, per l'utilizzazione del quale vengono inoltre definiti nuovi criteri. Sono infine stanziati risorse per consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali nonché l'acquisto di materiale rotabile.

L'articolo 9 riguarda una serie di interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS). Esso rimodula le risorse previste per la realizzazione di taluni investimenti di competenza del Ministero in materia di promozione della sostenibilità della mobilità urbana, di interventi per l'alta velocità e alta capacità sulla linea ferroviaria adriatica, nonché di finanziamento del contratto di programma-parte investimenti 2022-2026 con Rete ferroviaria italiana (RFI). Sono poi apportate modifiche alla struttura del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (Cismi), nonché la struttura istituita presso il MIMS per il supporto nella realizzazione degli interventi del Ministero inclusi nel PNRR e per la promozione di attività di ricerca e sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità.

Al fine poi di accelerare la realizzazione degli interventi manutentivi sugli immobili utilizzati dalle amministrazioni dello Stato, si prevede poi che, qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria possa essere curata direttamente dalle amministrazioni utilizzatrici degli immobili invece che dall'Agenzia del demanio. Inoltre, si estende a tutti i dipendenti del MIMS la possibilità di effettuare gli esami per il rilascio della patente di guida, delle abilitazioni professionali e del certificato di idoneità professionale, finora riservati al solo personale dell'ex Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici.

L'articolo 10 reca disposizioni in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché la per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Viene esteso l'ambito di applicazione delle semplificazioni previste dal decreto-legge n. 77 del 2021. Inoltre, in considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, si prevede che, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica dei lavori pubblici di competenza statale o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro - da sottoporre obbligatoriamente al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici - non si applichi per gli anni 2022 e 2023 il versamento a carico del soggetto committente della somma pari allo 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare. Questa, in base a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 245 del 2005, dovrebbe essere destinata al finanziamento delle esigenze connesse allo svolgimento della procedura di valutazione e consulenza. Al contempo, sono previste risorse per assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio superiore dei lavori pubblici e per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico.

L'articolo 11 proroga al 30 settembre 2022 l'obbligo dell'uso delle mascherine FFP2 su tutti i mezzi di trasporto elencati all'articolo 10-*quater*, comma 1, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52...

PRESIDENTE. Si avvii alla conclusione, senatore, è andato già oltre il tempo a sua disposizione.

SANTILLO, *relatore*. ...fatta eccezione per gli aeromobili adibiti a servizi commerciali e trasporto di persone.

L'articolo 12 stanziava risorse per consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC.

L'articolo 13 disciplina l'entrata in vigore del provvedimento.

Collegli, l'esame in Commissione è stato particolarmente lungo e complesso, considerata la delicata fase politica in cui si è svolto. Avevamo in discussione poco più di 500 emendamenti e c'era la disponibilità ad affrontare quelli di comune interesse in modo approfondito. Prima che si entri nel merito, infine, permettetemi di ringraziare gli Uffici della Commissione 8ª per il supporto prezioso che hanno sempre fornito in questa legislatura. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il relatore Paroli rinuncia ad intervenire.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritta a parlare la senatrice Lupo. Ne ha facoltà.

LUPO (*M5S*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel provvedimento che ci apprestiamo a convertire oggi ci sarebbero state indubbiamente misure importanti per il settore del trasporto aereo che, come ormai anche i muri del Senato sanno, seguono abbastanza; di fatto, ne va della competitività e del futuro del nostro Paese.

La strada intrapresa per l'intermodalità e l'interconnessione è sicuramente già un segnale molto importante, però ancora si tratta di teorismo; perché il progetto diventi concreto ci vuole ancora molto tempo. Posso apprezzare le dichiarazioni del ministro Giovannini, ma di fatto c'è ancora molto da fare.

Personalmente rivendico con forza alcuni emendamenti che ho presentato, tra cui quello che apre alla possibilità di installare pannelli fotovoltaici negli aeroporti delle isole minori: sembrano piccole gocce in mezzo al mare, ma di fatto aiutano a portare avanti il nostro Paese verso la sostenibilità, di cui molti si riempiono la bocca, ma purtroppo poco fanno.

Come si sa, noi siamo fortemente propensi alla sostenibilità del trasporto aereo, che è sempre stata una nostra priorità e ancora lo sarà. Parallelamente, però, non è trascurabile il tema dell'aumento dei costi del carburante.

Abbiamo aiutato gli autotrasportatori e aiutiamo il trasporto pubblico locale, però spesso non ci rendiamo conto che per un vettore, già in situazioni ordinarie, quello del carburante è uno dei costi maggiori da sostenere.

Ci piace avere il volo puntuale, magari un aeroporto sotto casa e tutti i servizi, però dimentichiamo spesso la necessità di questi vettori, per i quali

sono necessarie tonnellate di carburante: come facciamo a non aiutare? Questo Governo si interroga sulle necessità del settore o pensa solo ai "suoi" bisogni privati, da cittadino?

La politica dovrebbe essere molto più attenta verso questo settore, non solo quando si tratta di urlare ai quattro venti per avere un aeroporto sotto casa. Questo è ciò che penso e credo di avere lavorato in questi quattro anni e mezzo per far capire come funziona questo settore (io stessa l'ho compreso molto meglio).

Abbiamo presentato un emendamento - e lo ha fatto anche il senatore Paroli - per incrementare il fondo per aiutare i vettori aerei italiani. Anche qui c'è stato un diniego, non c'è stata forse alcuna attenzione e questo dispiace.

Passando a un altro emendamento e a una nota dolente, con il Governo Conte II avevamo già dato 800 milioni di euro di ristori ai gestori aeroportuali. Abbiamo concesso questi soldi, perché tali soggetti hanno subito un forte impatto e una contrazione fortissima a causa della pandemia. Di questi 800 milioni di euro dati in pancia all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), attualmente ne sono rimasti 170. Il problema è che erano da utilizzare entro il 2021, ma è normale che, visti i tempi per la realizzazione dei progetti e le tempistiche burocratiche, non sono stati elargiti tutti. È stato dunque chiesto al Governo di fare uno sforzo, insieme alla Ragioneria dello Stato - che dà motivazioni tecniche legittime, per carità - e di trovare una soluzione per utilizzare questi 170 milioni di euro a supporto di nuovi progetti, legati tra l'altro al PNRR, cosa che chiediamo a livello di Governo e di Stato italiano. Ho quindi chiesto, attraverso un emendamento, di cambiare la destinazione d'uso, per poter utilizzare queste risorse a supporto di nuovi progetti legati al PNRR per gestori aeroportuali, *handler* e società di manutenzioni. Non c'è stata però alcuna volontà e c'è stato un diniego, perché avrebbero potuto anche riformulare il testo e provare a fare uno sforzo. Invece questi soldi, molto probabilmente, verranno richiesti indietro e poi chi lo sa come verranno usati? Magari nella prossima legge di bilancio li daranno a qualcun altro. La domanda che mi pongo, dunque, è se davvero c'è attenzione verso questo settore e, soprattutto, dove andranno a finire questi soldi, che verranno sicuramente richiesti all'ENAC, che due giorni fa, però, li ha inseriti nel bilancio consuntivo che ha stilato.

Sono cose molto bizzarre. A me dispiace e lo dico anche ai miei colleghi. Abbiamo parlato del Parlamento in termini di scatolette di tonno, ma spesso penso, in base a questa piccola esperienza, che forse è nei Ministeri che abbiamo problemi, come credo abbiamo riscontrato un po' tutti. Forse è con i Ministeri che non riusciamo a entrare in sintonia, perché è lì che si devono fare i decreti attuativi, mentre noi approviamo le leggi. Purtroppo, spesso e volentieri, qui sbandieriamo l'approvazione di leggi stupende, ma abbiamo solo dato un aiuto e poi, di fatto, tutto si perde nei meandri di quegli altri palazzi. Mi dispiace dirlo e non voglio fare ovviamente un attacco a tutti i dirigenti statali e dei Ministeri. Il Governo, ormai dimissionario, forse si occupa veramente solo degli affari correnti, ma sarebbe anche il caso di dare il nostro supporto e comunque anche risposte fino all'ultimo giorno, perché, al di là dei tecnicismi, ci devono essere ancora delle risposte politiche. Sia

chiaro quindi che c'è il tema di aiutare l'amministrazione straordinaria di Alitalia, che è sempre stata trattata come ultima, ma non la si aiuta, neanche con un emendamento semplicissimo che ha proposta la collega Pergreffi, tra l'altro supportato dalla sottoscritta. Sostanzialmente, se non si aiuta l'amministrazione straordinaria, si rischia di non pagare i fornitori, i dipendenti ancora in amministrazione straordinaria, ovvero in cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS), e i dipendenti che fanno le buste paga.

Secondo me, il settore del trasporto aereo è davvero figlio di un dio minore. Siete e siamo tutti bravi a parlare di voli e di aeroporti. Siamo bravissimi, però poi, nei fatti, abbiamo assistito all'avvio di una compagnia aerea come ITA addirittura senza un contratto collettivo nazionale, essendo totalmente statale, e c'è stato il silenzio. Questo lo dico perché abbiamo iniziato questa legislatura con un decreto che riguardava Alitalia e oggi parlo ancora del settore del trasporto aereo: mi auguro, almeno, in questi quattro anni e mezzo, di avere comunque trasmesso, da parte di chi si occupa di questo settore, un po' di attenzione in più. Ripeto però, purtroppo, che spesso e volentieri nei Ministeri dimenticano che fuori c'è gente che fatica anche per pagare gli stipendi statali. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

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

PEROSINO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, penso che il decreto-legge in esame sia stato un tentativo del Governo di andare incontro alle istanze dei territori, per sveltire lo svolgimento dei lavori pubblici e vincere tutte le remore e le riserve espresse dai vari enti che devono esprimere pareri e che sono sempre troppi.

Negli emendamenti ho visto che c'è stato anche un ultimo assalto alla diligenza: ce ne sono troppi riguardanti questioni spicciole o clientelari, a mio avviso (mi sia permesso dirlo).

Al sistema generale del decreto-legge faccio invece alcune osservazioni, che riguardano la situazione che stiamo vivendo, che è un *mix* di eventi sfavorevoli che mai persona vivente ha incontrato sulla sua strada e che soltanto la forza dell'Italia, del suo sistema economico e del suo sistema di *welfare* installato negli anni, con tante problematiche, ma vero e reale, riesce a fronteggiare. Ogni giorno in più di siccità è un problema che si ripercuoterà per anni; ogni giorno in più di guerra altrettanto. L'energia non tornerà mai ai prezzi di prima; la guerra forse è collegata a questo, forse ne è una conseguenza o forse una premessa, per certi versi. Bisognerà farsene una ragione e vivere in modo diverso, ognuno di noi, cominciando dagli organismi pubblici. L'inflazione non aveva mai raggiunto questi livelli, se si esclude il periodo degli anni '70 e '80. Queste situazioni fanno sì che quello che si prova a fare è poco, perché non riesce a scalfire un sistema che non permette di andare avanti agli uomini e alle donne di buona volontà.

L'articolo 1 prevede norme per Roma Capitale rispetto al Giubileo 2025. Mi permetto di dire che Roma deve risolvere problemi che vengono prima degli investimenti per il Giubileo; deve progettare delle opere di visione, come strade e parcheggi nuovi. Penso che una capitale estera, rispetto

a Roma, capitale della cristianità, che ospita questo evento, invece di un raccordo anulare ne abbia due, perché così smista il traffico. Prima però bisogna risolvere il problema dell'immondizia e delle strade rotte. Roma è ed è stata governata da altre forze, che non sono riuscite a risolvere questi problemi, che mi pare invece si aggravino, e ho paura che i fondi che verranno stanziati finiscano del nulla o nei residui.

L'articolo 2 riguarda le dighe, che mai come in questo momento sono state importanti, a causa della siccità. Un decreto del MIMS stabilirà un regolamento per approvare i progetti e poi per gestirle, ma per costruire una diga o un bacino ci vogliono dieci anni, quindi la siccità dovrebbe aiutarci, scomparendo per dieci anni. Nelle more, un comma 3 - e parlo per un futuro decreto di un futuro Governo, se sarà più concreto e se riuscirà ad avere l'appoggio - si potrà intitolare «Invasi». Caro Sottosegretario, credo che ogni Comune d'Italia - anche uno piccolo - debba avere un invaso, mentre i Comuni più grandi dovrebbero averne più di uno, con poche norme di autorizzazione, con la dichiarazione asseverata di un professionista che attesta che la posizione non è di danno agli insediamenti urbani e che può trattenere l'acqua. Auspicio che ci sia un sistema di gestione per l'uso anzitutto in agricoltura, ma, se del caso, anche per usi umani e che ci siano invasi in ogni Comune.

L'articolo 3 prevede che, nell'approvazione di progetti che riguardano le Capitanerie di Porto, il progetto costituisca dichiarazione di pubblica utilità, nonché dichiarazione di urgenza e di indifferibilità. Credo che questo, nei suoi principi generali, riguardi tutte le opere pubbliche, che siano in deroga ai piani regolatori e quant'altro, ma dev'essere sottinteso che c'è un momento in cui si decide di fare un'opera e non si sentono tutte le categorie, con tutto il rispetto per le consultazioni, altrimenti, abbiamo visto che bastano dieci ambientalisti (anche nove) a bloccare opere di milioni di controvalore, per chilometri di strade o simili.

L'articolo 7 si riferisce anche, negli emendamenti del Governo, alle infrastrutture autostradali.

Qui c'è qualcosa che continua a non funzionare, a parte tutto il dibattito sulla revoca delle concessioni, che poi si è risolta in una barzelletta, perché abbiamo pagato invece di incassare. Tra l'altro, non so se lo Stato debba o possa gestire direttamente queste opere, perché andrebbe sicuramente in *deficit*, laddove si può perlomeno pareggiare e finanziare gli investimenti e le manutenzioni, che guarda caso sono sbocciate tutte adesso e anche nel periodo delle ferie costituiscono un intralcio alla circolazione e fanno arrabbiare i cittadini contribuenti che vanno legittimamente in vacanza.

Facendo una rapida rassegna di tutti gli articoli che ritengo più interessanti del decreto-legge, segnalo che all'articolo 10 si prevede che le opere di particolare complessità o di rilevante impatto siano sottratte al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, laddove il loro importo non superi i 100 milioni di euro. Credo che questa debba essere per il Consiglio superiore dei lavori pubblici una regola generale, che non deve valere soltanto per le opere del PNRR, né soltanto per il biennio 2022-2023, ma sempre per le opere di importo inferiore ai 100 milioni, per le quali la procedura di valutazione di impatto ambientale dev'essere molto veloce e molto snella.

In sintesi, credo che se l'Italia, qualunque maggioranza la governi, non cambierà sistema di approccio alla realizzazione delle opere pubbliche, diventerà un Paese da terzo mondo e queste considerazioni non sono né di destra né di sinistra, ma di buonsenso, che mi pare che nella politica, con tutto il rispetto, scarseggi in tanti momenti e questo è uno di quelli. (*Applausi*).

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

RIPAMONTI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, intervengo su questo decreto-legge, licenziato alle ore 2 di questa notte dalla Commissione di merito, che ringrazio anche per avermi ospitato, dal momento che il provvedimento conteneva temi che mi interessavano da ligure e da savonese. Devo ringraziare il vice ministro Morelli e il Governo, perché hanno posto l'attenzione su un tema carissimo a me e a tutta la mia Provincia, inserendolo all'interno di questo decreto infrastrutture, che è quello delle funivie di Savona. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Questo applauso deriva da anni e anni di confronto sul tema.

Mi preme e mi piace ricordare innanzitutto che anche per la parte legata alla ferrovia, quindi al progetto Genova-Campasso, sono stati finalmente investiti, attraverso un fondo, 98 milioni di euro, quindi ringrazio fortemente il vice Ministro per questo progetto che è funzionale dal punto di vista ambientale, sociale ed economico e anche dal punto di vista della transizione ecologica ed energetica. Oggi il commissario ha tutti gli strumenti per farlo, ha sessanta giorni per mettere in piedi tutte le determinazioni per la progettualità e quindi siamo a buon punto.

Per quello che riguarda la funivia, la grande notizia è che all'interno del decreto-legge, che ha un respiro nazionale, c'è una piccola parte che riguarda solo un territorio, ma questa, come ho ricordato più di una volta, è un'infrastruttura importantissima, che ha subito un gravissimo danno qualche anno fa a causa di una frana che ha investito i piloni che la sostengono. Oggi ci siamo messi nella condizione di avere tutto quello che era necessario affinché questa importante infrastruttura, che - non bisogna dimenticarlo - dà da vivere a sessanta famiglie e che oggi è diventata moderna dal punto di vista ecologico perché elimina tutto il trasporto su gomma dalla città, possa essere costruita.

Noi avevamo presentato un emendamento che era figlio di una grande concertazione territoriale e la grande notizia è che il territorio, quando trova un minimo di sintesi, riesce a fare le cose bene e a generare proposte, anche quando le persone che si confrontano hanno estrazioni diverse e anche politicamente distanti. In questo caso, enti locali, sindacati, parti datoriali e anche coloro che hanno interesse ad avere un domani la concessione si sono messi insieme e hanno prodotto questo emendamento.

L'emendamento non ha visto la luce nella sua interezza, ma io la ringrazio, signor Vice Ministro, perché questo piccolo passo che abbiamo fatto con la riformulazione, di fatto sancisce ancora una volta, se ce ne fosse stato bisogno, l'importanza strategica di questa infrastruttura.

È solo un piccolo passo, ma mi auguro - e lo dico in pre campagna elettorale - che il prossimo Governo, che spero sia di centrodestra, non perda l'occasione di portare a compimento un'infrastruttura che, dal punto di vista della progettualità e degli investimenti, è assolutamente necessaria.

Concludo ringraziando davvero tutti, compresa tutta la 8ª Commissione, la mia Capogruppo, senatrice Simona Pergreffi, e i senatori Maurizio Campari, Gianfranco Rufa e Stefano Corti, che non hanno mai smesso di dare sostegno a una piccola parte del nostro territorio, per me molto importante. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az).*

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

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, spero di dire cose intelligenti, visto che abbiamo concluso i lavori in Commissione stamattina quasi alle 3,30.

Il decreto che stiamo esaminando sulla questione infrastrutture contiene principi importanti, in particolare sulla celerità delle opere pubbliche. Vi è un ruolo centrale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e sono stati molti gli interventi *ad hoc* in questo provvedimento finalizzati a valorizzare Savona, come ricordava prima il senatore Ripamonti, ma anche Catania e la provincia di Lucca.

Interventi importanti, che sicuramente caratterizzeranno i lavori pubblici per i prossimi anni, anche nei piccoli centri; importanti perché uno dei principi di questo provvedimento è proprio mettere in comunicazione e collegare le diverse viabilità, mettere in relazione la ferrovia alla viabilità principale della via Aurelia e in ogni caso alle autostrade.

Abbiamo cercato di lavorare con senso di responsabilità e abbiamo presentato molti emendamenti. Purtroppo, c'è questo vezzo, ormai consolidato in questi anni, da parte di tutti i Ministeri, che cercano di portare avanti la propria posizione iniziale e spesso trascurano le esigenze dei territori che provengono dal Parlamento.

Uno dei punti sui quali mi permetto di intervenire, perché vorrei che restasse agli atti e fosse anche utilizzato in futuro, per capire se quanto è stato fatto oggi è stato fatto bene, riguarda la vicenda delle concessioni autostradali. In questi anni abbiamo assistito a grandi proclami, con i grillini che volevano cancellare Benetton dai concessionari autostradali dopo la caduta del ponte Morandi. Poi, proprio quel Governo ha squadernato quasi 10 miliardi alla famiglia Benetton, tutti contenti ed entusiasti di questo grande risultato, contraddicendo tutto quanto era stato detto e fatto negli anni precedenti, in una sorta di ripensamento alla logica delle concessioni.

A un certo punto, però, probabilmente folgorati lungo la via di Damasco, è accaduto che sull'altra autostrada, la Strada dei Parchi, ci fosse un accanimento persecutorio nei confronti di quel concessionario e di quei oltre mille dipendenti che lavorano per le varie società del gruppo, impegnati su quella autostrada.

Ripercorro brevemente la vicenda. Il decreto-legge è arrivato in Consiglio dei ministri alla chetichella; scritto, pensato, ragionato - come al solito

- da quei figuri che stanno intorno al Presidente del Consiglio (che spero almeno lo abbia letto), i quali lo hanno elaborato in modo talmente forte, talmente violento da far sì che, appena approvato il provvedimento, addirittura la Divisione investigazioni generali e operazioni speciali (DIGOS) si presentasse nella notte presso gli uffici del concessionario per farsi dare tutto il materiale; se questo non fosse accaduto, sarebbe già stato pronto il commissario, che era già stato previsto nel decreto-legge.

Inoltre il decreto-legge prevede, per la prima volta nella storia della Repubblica italiana, che non vi sia il parere preventivo della Corte dei conti. Cioè noi andiamo lì, prendiamo una società, la mettiamo in braccio all'ANAS, costi quel che costi (a chi interessa?), tanto l'importante è portarla via (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*). Apro una parentesi: vorrei vedere a chi finirà quest'autostrada. Ricordiamoci questo ragionamento, vediamo cosa succederà.

Un aspetto ancora più curioso è che ANAS aveva la gestione, incassava i pedaggi, ma gli stipendi continuava a pagarli il concessionario; poi il concessionario ha fatto ricorso al tribunale amministrativo regionale (TAR) per la sospensiva di questo provvedimento e dopo qualche giorno il TAR l'ha concessa. Questo, però, non bastava; il Governo ha quindi pensato di cambiare la norma giurisprudenziale sulla giustizia amministrativa, e quindi di modificare quello che vale oggi, prevedendo che ci si possa opporre (diversamente da quanto avviene adesso) al giudice monocratico su una cautelare, così da cambiarla e consentire che si possa fare opposizione. Ovviamente c'è stato un coro di proteste, sono state fatte le necessarie pressioni, istanze di prelievo - chiamatele come volete - per fare in modo che la decisione fosse anticipata da settembre a stamani o a oggi e ne vedremo delle belle.

Si è trattato, in sostanza, di un'aggressione allucinante e io spero, signor Presidente che, come si dice, oltre al fumo ci sia anche l'arrosto. Dico questo perché se c'è la sostanza, si è trattato di un'operazione antimafia, come gli scioglimenti anticipati, eccetera; in quel caso, per l'amor di Dio. Tuttavia, se non è così, lo Stato si troverà a pagare - spero - miliardi e li dovranno pagare i funzionari che hanno firmato quel provvedimento. Mi dia solo un minuto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Siamo a otto minuti.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Non li pagherà certo l'Avvocatura dello Stato, che ha espresso parere contrario su quel provvedimento, che è andato avanti come un missile. Noi vorremmo quindi sapere di chi sono gli interessi. Vogliamo nomi e cognomi di chi ha interessi per questo esproprio proletario ai danni di un concessionario. (*Applausi dai Gruppi FIBP-UDC e PD*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Mallegni. Va bene così, perché è corretto verso gli altri non abusare del tempo. Non per lei, ma era quasi al doppio dei minuti che aveva.

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

COLTORTI (*M5S*). Signor Presidente, il decreto-legge che stiamo trattando contiene molti articoli volti ad affrontare alcune delle criticità infrastrutturali del Paese. Si tratta di articoli che affrontano alcune delle numerose emergenze che saremo chiamati ad affrontare in un prossimo futuro, come il Giubileo, le problematiche delle dighe, l'ammodernamento delle infrastrutture delle capitanerie di porto, della Guardia costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza, misure per il trasporto di passeggeri e merci nella laguna di Venezia, disposizioni per la funivia di Savona, disposizioni per il trasporto aereo, per la sicurezza e la circolazione stradale e le relative infrastrutture; misure per il trasporto pubblico locale, per il funzionamento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Siamo ormai alla chiusura della legislatura, è il momento di tirare le somme del lavoro svolto rispetto a quello che il Movimento si proponeva all'inizio del suo mandato.

Infatti, sebbene i *media* trascurino il Movimento 5 Stelle e cerchino di polarizzare l'attenzione sui *leader* politici, in particolare, in questo momento, tra destra e sinistra, il Movimento ha sempre posto l'attenzione sui temi. Questo decreto-legge segue l'agenda che il Movimento si era posto e che è stata in parte realizzata.

Abbiamo trovato un Paese arretrato, dove la corruzione e l'inciucio dominavano il quadro politico. Tutti ricorderanno come è iniziata la legislatura: il crollo del ponte Morandi. Le indagini in corso dimostrano che era legato alla mancanza di manutenzione, che i concessionari non avevano realizzato. Abbiamo iniziato, con il Governo Conte, a investire in monitoraggio e sicurezza e nell'adeguamento della rete infrastrutturale. Abbiamo ridato soldi ai Comuni, che erano stati strangolati per anni e avevano visto i propri introiti deviati verso le casse dello Stato, sempre più assorbenti e disperdenti. Abbiamo dunque restituito denaro a Comuni e Province anche per l'adeguamento delle strade provinciali, dopo anni di incuria.

In questo decreto-legge abbiamo affrontato una delle criticità che stanno esplodendo in questa estate, cioè la carenza idrica. L'articolo 2 è dedicato al trasferimento del registro italiano dighe nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, cioè dello Stato, di cui viene incrementato il personale, con particolare incentivazione per funzioni tecniche di alta specializzazione, destinata a ingegneri e geologi. Ma vorrei chiarire che le dighe non costituiscono l'unica soluzione al problema della carenza idrica. Sappiamo che la rete idrica è dispersiva e, malgrado il problema sia noto da decenni, gli interventi al riguardo si sono concretizzati solo negli ultimi anni. Ci sono Regioni in cui la carenza idrica è elevatissima e l'acqua in estate viene razionata, dove sono stati in passato stanziati fondi ingenti per la realizzazione di dighe, che però non sono state completate o, in taluni casi, hanno una bassa capacità di invaso perché il fondo è colmo di sedimenti.

In alcuni Paesi dove la carenza idrica è elevata sono decenni che si interviene cercando di valorizzare la risorsa idrica, recuperandola il più possibile. L'acqua deve essere immagazzinata in cisterne al di sotto di ogni palazzo, come avviene da anni in alcune regioni degli Stati Uniti: quando si fa una nuova costruzione bisogna prevedere che ci sia una cisterna, che potrà essere utilizzata per irrigare il giardino, mentre ora spesso si utilizza acqua

minerale. Per irrigare il giardino si pompano da centinaia di metri di profondità acque minerali e si riversano nei fiumi per garantire il deflusso minimo vitale. Ma questo è un massacro delle nostre risorse.

Bisogna evitare l'evapotraspirazione e, dunque, come si opera nei Paesi aridi, l'immagazzinamento dell'acqua deve essere fatto il più possibile nel sottosuolo, anche nelle pianure alluvionali. È ovvio che nelle pianure alluvionali, creando degli sbarramenti appositi, l'evapotraspirazione è praticamente ridotta. Questa è la soluzione che hanno adottato nei Paesi aridi.

Ovviamente si deve intervenire in agricoltura con tecnologie di irrigazione non dispersive, come troppo spesso oggi osserviamo nelle nostre Regioni. Dunque irrigazione a goccia, irrigazione sotterranea. Prendiamo esempio dai Paesi aridi, perché noi stiamo diventando un Paese arido a tutti gli effetti. L'acqua, come tante altre risorse, non è infinita e va dunque utilizzata con parsimonia. È una delle risorse più importanti che abbiamo e dobbiamo imporre limiti al suo utilizzo, perché sta finendo, non è infinita. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Deve essere avviata quanto prima una programmazione a lungo termine di questo bene, che il nostro ministro Patuanelli stava approntando, senza purtroppo riuscire a portarla a termine.

Torniamo al programma del Movimento.

Abbiamo sempre sostenuto il rispetto della laguna di Venezia. In questa legislatura è stato limitato l'accesso alla laguna - non ce lo dimentichiamo - delle grandi navi, che destabilizzavano i canali, cioè una delle risorse più importanti e patrimonio dell'umanità per eccellenza a Venezia. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Siamo riusciti a togliere le grandi navi dal canale di San Marco. In questo provvedimento si interviene per garantire anche la presenza di moli adeguati nell'area di Porto Marghera e persino nell'area di Chioggia per permettere dunque un approdo alle navi più grandi per poi giungere alla laguna.

Siamo nuovamente intervenuti - il Ministero ovviamente, ma noi del Movimento lo abbiamo sostenuto - su Savona, che è un'area critica per le problematiche associate al crollo della funivia, incrementando la realizzazione di questa funivia, ma anche di aree circostanti che possono fungere come volano per l'economia del territorio. (*Applausi*). Ringrazio i colleghi della Lega che hanno portato avanti questa battaglia.

Il tempo a nostra disposizione è quasi finito, ma ricordo che abbiamo iniziato a cambiare il Paese modificando la priorità degli interventi e cercando il più possibile di realizzare interventi sostenibili. Abbiamo lavorato senza sosta per la transizione ecologica e la lotta al cambiamento climatico. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Dobbiamo renderci conto che questa è una delle priorità che dovrà affrontare il Paese.

La parola d'ordine è risparmio energetico. Abbiamo bisogno di un cambiamento del modello di sviluppo, perché quello che abbiamo non è sostenibile e ce lo sta dimostrando la crisi climatica in corso. Abbiamo fatto il possibile noi del Movimento 5 Stelle per realizzare dei cambiamenti epocali: siamo su quella strada e spero che il Paese continui a operare in questa direzione sulla transizione ecologica. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

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

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, vorrei intanto ringraziare il vice ministro Morelli e la sottosegretaria Bini per l'aiuto, oltre che i relatori Paroli e Santillo e il presidente della Commissione per il lavoro svolto.

Vorrei mettere in evidenza una cosa che sta succedendo oggi nel mondo delle infrastrutture: girano voci che a brevissimo saranno pubblicate, forse anche oggi, le linee guida sui controlli sulle infrastrutture, che impediranno, qualora fossero confermate, il passaggio sulle infrastrutture oltre le 40 tonnellate. Se fosse così, attenzione, perché nei prossimi giorni avremo il blocco del Paese e ci ritroveremo a salutare tranquillamente il PNRR. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Quindi, chiedo di porre la massima attenzione su questo argomento e approfitto di un passaggio all'interno del decreto infrastrutture per iniziare a segnalare che, qualora succedesse questo, ci troveremmo veramente con il Paese completamente bloccato, perché le 40 tonnellate e magari la responsabilità degli enti locali sulle singole infrastrutture sarebbero veramente un carico pesante, anche per quello che riguarda i nostri amministratori locali e provinciali. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

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

EVANGELISTA (*IV-PSI*). Signor Presidente, questo è un decreto-legge che in Commissione ci ha molto provato: come sapete, abbiamo chiuso i lavori alle 3 del mattino e c'è stata una discussione abbastanza accesa, perché le problematiche non mancano. Allo stesso tempo, si tratta però di un provvedimento importantissimo che dobbiamo portare assolutamente a casa prima di entrare nel vivo della campagna elettorale. È importante perché ci consente di semplificare le procedure per gli investimenti in infrastrutture, un obiettivo ambizioso che può essere realizzato soltanto attraverso norme specifiche che siano in grado di garantire la sicurezza delle persone migliorandone la qualità della vita.

Numerosi sono gli interventi previsti in questo senso: la sperimentazione di nuove forme di mobilità urbana sostenibile, il potenziamento del ruolo del *mobility manager* d'area e del trasporto locale, l'aumento della sicurezza stradale, delle metropolitane e degli impianti idrici. Si tratta di interventi che testimoniano l'attenzione alla qualità della vita delle persone, soprattutto a quelle con disabilità. L'ambiziosità dello scopo si coglie peraltro da un'altra prospettiva: le infrastrutture sono perno fondamentale del PNRR e lo sono ancora di più in questo delicato momento. Nonostante il quadro politico degli ultimi giorni non ci stia garantendo la stabilità che sarebbe stata necessaria per operare pienamente e su cui il Governo Draghi aveva duramente lavorato in questo anno e mezzo, non possiamo permetterci di tardare nel perseguimento degli obiettivi per ottenere i fondi del PNRR. Ebbene, questo provve-

dimento dà attuazione a una parte del progetto e si colloca in linea di continuità anche con l'analogo provvedimento del settembre 2021 e con gli altri adottati nei mesi scorsi, finalizzati a rendere il sistema infrastrutturale nazionale più moderno, interconnesso, digitalizzato, efficace e resiliente alla crisi climatica - che tra l'altro ci sta colpendo duramente in questi giorni - nonché volto a fornire servizi di mobilità più sicuri e adeguati ai bisogni dei cittadini.

Ci siamo concentrati, in particolare, su due città italiane che finalmente, con questo decreto, potranno vedere un miglioramento concreto in termini di viabilità e infrastrutture. Mi riferisco ad esempio alla città di Roma, rispetto alla quale si prevede una semplificazione complessiva accompagnata da un'accelerazione dell'*iter* autorizzativo per le opere infrastrutturali e di mobilità legate al Giubileo della Chiesa cattolica del 2025, e per l'adeguamento delle strade e dei servizi finalizzato all'accoglienza dei pellegrini e dei turisti.

Non meno importante è Venezia. È stato necessario aumentare la ricettività delle navi da crociera a partire dalla stagione 2022. Dopo l'interdizione al passaggio delle grandi navi nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco, grazie a questo provvedimento saranno realizzati ulteriori attracchi temporanei, oltre a quello già previsto di Marghera, anche nel porto di Chioggia. Lo scopo è realizzare degli attracchi per supportare l'attività crocieristica, fondamentale per il turismo della zona, ma garantire allo stesso tempo la tutela dell'ecosistema della laguna. Si tratta di una delle città più belle del mondo e non possiamo non tutelarla da questo punto di vista.

Particolare attenzione è stata riservata anche al miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Nell'ambito del potenziamento delle politiche per la mobilità locale sostenibile si stabiliscono nuovi criteri per l'utilizzazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale. Ma mi preme in particolare sottolineare gli interventi - anche questi importantissimi per la crisi climatica e la siccità che ci sta colpendo - per la realizzazione delle dighe e il rafforzamento dei presidi di controllo. Ricordo inoltre le semplificazioni per l'approvazione dei piani di sviluppo aeroportuali, il potenziamento delle infrastrutture e delle Capitanerie di porto, della Guardia costiera, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, e il potenziamento e l'aumento della sostenibilità ambientale e del trasporto aereo.

Riguardo invece ai singoli emendamenti, soprattutto quelli approvati per il Gruppo Italia Viva, mi riservo di intervenire durante il voto. (*Applausi del senatore Cucca*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Sull'ordine dei lavori

PARRINI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARRINI (*PD*). Signor Presidente, le chiedo la parola sull'ordine dei lavori poiché credo sia necessario richiamare l'attenzione dell'Assemblea su

una vicenda molto grave che è stata riferita da alcuni quotidiani questa mattina, che ci riguarda direttamente e pienamente. La notizia non è stata smentita, dunque, potrei permettermi di non utilizzare il condizionale, lo dico chiaramente ai colleghi.

Mi riferisco all'incontro che sarebbe avvenuto alla fine del mese di maggio tra il consigliere per i rapporti internazionali della Lega-Salvini Premier - importantissimo partito dell'allora Governo Draghi nella pienezza dei poteri - e un importante funzionario dell'ambasciata russa in Italia, Oleg Kostyukov.

A quanto è stato riferito - e la cosa non è stata smentita, lo ripeto - in quell'incontro il funzionario dell'ambasciata russa ha prospettato condotte destabilizzanti nei confronti del Governo italiano; potrei dire suggerito, ma mi limito al verbo «prospettato». Queste cose sono inquietanti, sono un'ombra gigantesca sulla nostra vita politica. Mi dispiace che si sappiano all'inizio di una campagna elettorale che tutti vorremmo corretta. Pretendiamo chiarezza. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. Bene, la ringrazio.

PARRINI *(PD)*. Presidente, in virtù della notevole gravità della vicenda, le chiedo di darmi il tempo.

PRESIDENTE. Credevo avesse concluso. Lei sa benissimo che questo normalmente sarebbe un argomento da affrontare a fine seduta; le sto invece dando il tempo perché non voglio fare polemica su una questione che non merita polemiche. Ripeto, credevo che avesse concluso.

PARRINI *(PD)*. Non avevo concluso, lo farò molto presto.

Vorrei dire ai colleghi, a tutta l'Assemblea e all'opinione pubblica che noi pretendiamo chiarezza; i cittadini italiani la pretendono, e questa chiarezza riguarda questioni fondamentali, di interesse nazionale. Parliamo della collocazione internazionale del nostro Paese.

In questo momento è riunito il Copasir, dove il nostro rappresentante chiederà approfondimenti sulla tematica. Il Copasir è presieduto dal presidente Urso, che fa parte di questo Senato.

Abbiamo il diritto di sapere se le forze che aspirano al Governo di questo Paese stanno con o contro l'Occidente *(Applausi dal Gruppo PD)*, se stanno con o contro la linea dell'Unione europea, se stanno con o contro la tradizionale collocazione internazionale dell'Italia.

Abbiamo il diritto di sapere se, in partiti che aspirano a governare questo Paese e che non riescono a smentire una notizia così grave, ci sia la volontà di non avere alcuna condiscendenza e subalternità nei confronti degli interessi e delle mire di un regime, come quello di Putin, che ha portato sul suolo europeo spargimenti di sangue, migliaia di morti e la più grave guerra in decenni.

In questo Senato, già nel 2019 presentammo un disegno di legge per istituire una Commissione di inchiesta; i colleghi lo ricorderanno perché già allora si erano avute notizie molto preoccupanti e inquietanti sui rapporti tra

la Lega e il regime di Putin. Quello che sappiamo oggi aggrava la nostra preoccupazione, esige una grandissima chiarezza e quest'Assemblea se ne deve occupare.

Presenteremo iniziative e interrogazioni, ma spero soprattutto che si avrà la forza di dire che non c'è alcuna delle ragioni che noi temiamo ci siano per preoccuparci di subalternità nei confronti di Putin. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

Noi stiamo con l'Occidente, con l'Europa, con la collocazione internazionale dell'Italia. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. Più che un intervento sull'ordine dei lavori mi è sembrato un comizio elettorale, per la verità. Tuttavia, non faremo un dibattito su questo tema; do esclusivamente la parola - poiché me l'ha chiesta in anticipo - al senatore Romeo. Se altri vorranno intervenire sull'argomento, lo faranno a fine seduta.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMEO *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, capisco che a sinistra siano molto rammaricati e non si siano ancora ripresi dalla notizia di ieri che il centrodestra ha trovato l'accordo. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*. Loro speravano che ci fosse divisione e, invece, questa unità li ha messi in seria difficoltà.

Sinceramente non penso - lo dico al compagno Parrini - che le invenzioni giornalistiche debbano essere smentite. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*.

È iniziata la campagna elettorale. Facciamo tutte le Commissioni di inchiesta, mettiamo a disposizione tutti gli atti e facciamo tutto quello che volete. Sappiamo benissimo che sarà una campagna improntata, soprattutto a sinistra, a vedere i brutti e i cattivi, con Salvini che dice che bisogna dialogare con Putin. A tal proposito, ricordo che più volte Salvini ha detto che l'Alleanza atlantica non è assolutamente in discussione. Inoltre, che bisogna dialogare con Putin lo dice il signor Macron, idolo della sinistra nostrana, e anche il signor Scholz, Presidente di un Governo socialdemocratico di cui voi vi vantate di essere i principali protagonisti. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*. Quindi, alla fine non stiamo dicendo niente di diverso da quello che hanno detto due importanti *leader* dell'Europa, che naturalmente hanno assolutamente chiaro che bisogna guardare anzitutto agli interessi dell'Europa, che devono venire prima. Visto che citate sempre gli imprenditori, vi invito ad andare a parlarci (non con quelli di cui leggete sui giornali) e vi assicuro che non ne troverete uno che non dica che questa guerra deve finire il prima possibile. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*. Noi puntiamo su questo, altrimenti i danni che si prospettano per il futuro sono veramente tanti.

Se oggi dipendiamo così tanto dal gas della Russia, con tutte le conseguenze che ci sono, dobbiamo ringraziare - lo dico al compagno Parrini - il vostro segretario Letta che è stato il Presidente del Consiglio ad aver stipulato

i maggiori accordi per renderci dipendenti dalla Russia. (*Applausi dai Gruppi L-SP-PSd'Az, FIBP-UDC e FdI. Commenti*). (*Il senatore Di Nicola fa ripetutamente segno di voler intervenire*).

PRESIDENTE. Colleghi, non intendo aprire un dibattito ultroneo. Chi vuole intervenire lo può fare a fine seduta, come previsto dal Regolamento. Per evitare polemiche, ho consentito a un esponente del Gruppo PD di prendere la parola, nonostante l'intervento non avesse nulla a che fare con l'ordine dei lavori. Ho dovuto fare la stessa cosa - mi pare ovvio - per il Gruppo Lega, che era stato chiamato in causa. Ora torniamo al rispetto del Regolamento e al prosieguo dei lavori.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2646 (ore 10,19)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Santillo.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, ringrazio ancora i colleghi della Commissione per il prezioso lavoro svolto, che ha contribuito, in un clima molto particolare e abbastanza familiare, a portare a casa in maniera positiva risultati importanti su diversi emendamenti e temi affrontati nel provvedimento, in un momento molto difficile.

Infatti, ricordiamo che il decreto-legge è nato quando c'era un Governo, mentre adesso abbiamo lavorato con un Esecutivo dimissionario. Da qui, il mio ringraziamento al vice ministro Morelli perché ha gettato il cuore oltre l'ostacolo, così come hanno fatto tanti componenti della Commissione. Il mio ringraziamento va anche all'altro relatore, senatore Paroli, che oggi non è in Aula con me, e al forte senso di responsabilità di tutte le forze politiche che hanno risposto all'appello del Governo, che ci ha chiesto di convertire questo decreto-legge.

Devo annunciare, come i colleghi si saranno accorti, che non è ancora disponibile il fascicolo degli emendamenti e quindi non posso procedere con la comunicazione dei pareri. Sono pertanto costretto a chiedere la sospensione dei lavori.

PRESIDENTE. Infatti non le è ancora stato chiesto di pronunciarsi sugli emendamenti e sugli ordini del giorno in esame.

Sull'ordine dei lavori

DI NICOLA (*Ipf-CD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Di Nicola, stia tranquillo. Non è per lei, ma se dobbiamo aprire un dibattito su un'indiscrezione di stampa tutte le volte che esce un articolo, lo possiamo fare, ma a fine seduta, secondo quanto previsto dal Regolamento. Ho lasciato parlare, per evitare che si dicesse... Se vuole intervenire, lo farà a fine seduta. (*Commenti del senatore Di Nicola*).

Senatore, mi dica per cosa vuole parlare, sull'ordine dei lavori: qual è l'argomento? Se è lo stesso, non le do la parola. Se è un argomento diverso, sull'ordine dei lavori, le do la parola.

DI NICOLA (*Ipf-CD*). Signor Presidente, mi tolga pure la parola, se vuole, ma chiedo di intervenire, come sono intervenuti altri parlamentari, su una questione che non sottovaluterei.

PRESIDENTE. Non la sto sottovalutando, le sto dicendo che il Regolamento ha un senso.

DI NICOLA (*Ipf-CD*). Signor Presidente, mi scusi...

PRESIDENTE. La sto interrompendo. Mi dica su cosa vuole intervenire.

DI NICOLA (*Ipf-CD*). Signor Presidente, nell'ultima Conferenza dei Capigruppo è stata consegnata ai Capigruppo una lettera del suo collega di partito e autorevole presidente del Copasir, che lanciava un allarme sui rischi di inquinamento e interventi esterni nell'attività parlamentare e in vista della campagna elettorale - le chiedo scusa e la ringrazio perché mi sta lasciando parlare - sulle interferenze di Paesi stranieri e sullo svolgimento dei lavori e anche, in qualche modo, sulle dinamiche parlamentari e governative. Le dico solamente questo, perché la voglio fare breve. Raccolgo l'invito e l'allarme del senatore Parrini sulla questione che ha sollevato, perché non siamo di fronte solamente a degli articoli di giornale, a delle anticipazioni o a notizie infondate. La notizia comparsa questa mattina merita la massima attenzione del Parlamento, proprio perché si inserisce nell'allarme che ha lanciato il suo collega di partito, il senatore Urso. Qui non aggiungo altro sulle responsabilità e dico soltanto che il tempo è poco, ma il Senato di questa vicenda si deve assolutamente occupare - vedremo come - nelle prossime sedute.

Personalmente e a nome del Gruppo lancio l'allarme e l'invito anche al suo collega di partito, senatore Urso, a dare corpo agli allarmi che ha lanciato in quella comunicazione, che ci è giunta in Conferenza dei Capigruppo, perché non è affatto rassicurante e non è possibile, in questo momento, far passare in secondo piano la gravità di quelle interferenze. Pertanto, la ringrazio per avermi dato la parola e mi auguro, insieme al Partito Democratico e alle altre forze politiche che vorranno, che il Senato sia impegnato, nelle prossime ore, ad affrontare la questione. (*Applausi dal Gruppo Ipf-CD e del senatore Parrini*).

PRESIDENTE. Senatore, può stare tranquillo, perché su questioni reali il Parlamento ha sempre avuto attenzione. Questa è un'indiscrezione e ci saranno gli spazi che il Regolamento consente per qualunque argomento.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 2646 (ore 10,24)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, accogliendo la richiesta di sospensione dei lavori, comunico che sono pervenuti alla Presidenza - e sono in distribuzione - i pareri espressi dalla 1ª e dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame, che verranno pubblicati in allegato al Resoconto della seduta odierna. In attesa però del parere della 5ª Commissione permanente sugli emendamenti approvati dall'8ª Commissione permanente, devo sospendere la seduta che, come ha stabilito la Conferenza dei Capi-gruppo, riprenderà alle ore 14.

La seduta è sospesa.

(La seduta, sospesa alle ore 10,25, è ripresa alle ore 14,03).

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

Comunico che i lavori della 5ª Commissione non si sono ancora conclusi.

Pertanto la seduta viene nuovamente sospesa fino alle ore 14,30.

(La seduta, sospesa alle ore 14,04, è ripresa alle ore 14,35).

La Presidenza, conformemente a quanto stabilito nel corso dell'esame in sede referente, dichiara improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1 del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge, gli emendamenti 5.0.6, 6.2, e 9.38, nonché gli ordini del giorno G9.2 e G9.3.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sugli emendamenti, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Procediamo all'esame dell'emendamento e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, il parere è favorevole sull'emendamento 1.1000 e sull'ordine del giorno G1.1.

BINI, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, esprimo parere conforme al relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1.1 non verrà posto ai voti.

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno riferito all'articolo 2 del decreto-legge, che si intende illustrato, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Sull'ordine del giorno G2.1 mi rimetto al Governo.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, il Governo lo accoglie come raccomandazione.

PRESIDENTE. Senatore Mallegni, insiste per la votazione?

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, non insisto.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G2.1 è accolto come raccomandazione.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 3.8 (testo 2) e 3.0.4 (testo 2).

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.8 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.0.4 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 4.1 (testo 2), 4.7 e 4.0.3 (testo 3).

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.1 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.7, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 4.0.3 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 5 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento 5.2 (testo 3).

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 5.2 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

L'emendamento 5.0.6 è improponibile.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 6 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 6.14, 6.24 (testo 2) e 6.0.3 (testo 2). Il parere è favorevole sull'ordine del giorno G6.1 e sull'ordine del giorno G6.100 con la riformulazione volta ad aggiungere, prima della parte dispositiva, le seguenti parole: «a valutare l'opportunità di».

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. L'emendamento 6.2 è improponibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 6.14, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 6.24 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G6.1 non verrà posto ai voti.

Senatrice Gaudiano, accoglie la riformulazione proposta all'ordine del giorno G6.100?

GAUDIANO *(M5S)*. Signor Presidente, la accetto.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G6.100 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 6.0.3 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 7 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 7.17 (testo 2), 7.30, 7.34, 7.1000, 7.44, 7.51 (testo 2), 7.52, 7.63, 7.68, 7.69, 7.81. Il parere è favorevole sull'emendamento 7.98 (testo 2), accogliendo la riformulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5ª Commissione, nonché sugli emendamenti 7.121 (testo 2), 7.122, 7.133 (testo 2) e 7.135 (testo 2).

Sull'ordine del giorno G7.2 mi rimetto al Governo. Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G7.1 e G7.3, nonché sugli emendamenti 7.019 e 7.022.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno G7.2.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.17 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.30, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.34, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.44, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.51 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.52, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.63, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.68, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.69, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.81, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.98 (testo 3), formulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5ª Commissione, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.121 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.122, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.133 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.135 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G7.1 e G7.3 non verranno posti ai voti.

Poiché le presentatrici non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G7.2 è accolto come raccomandazione.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.0.19 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 7.0.22, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 8 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 8.2, 8.1000, 8.19 (testo 2), 8.24, 8.11 (testo 2), 8.30, 8.58 (testo 2). Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G8.1. Sugli ordini del giorno G8.2 G8.3, G8.5 e G8.6 esprimo parere favorevole subordinato all'accoglimento della riformulazione volta ad inserire le parole «a valutare l'opportunità di» prima del dispositivo.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.2 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.19 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.24, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.11 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.30, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 8.58 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G8.1 non verrà posto ai voti.

Il senatore Croatti accoglie la riformulazione dell'ordine del giorno G8.2. Senatore Mallegni, accoglie la riformulazione dell'ordine del giorno G8.3?

MALLEGNI *(FIBP-UDC)*. Sì, Presidente.

PRESIDENTE. I senatori Ruspandini e Pergreffi accolgono le riformulazioni dei rispettivi ordini del giorno presentati.

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G8.2 (testo 2), G8.3 (testo 2), G8.5 (testo 2) e G8.6 (testo 2) non verranno posti ai voti.

Passiamo agli emendamenti e agli ordini del giorno riferiti all'articolo 9 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 9.6 (testo 3), 9.7 (testo 2), 9.14 (testo 2), che ottempera alle condizioni poste dalla 5ª Commissione, 9.16 (testo 2), 9.27 (testo 3), 9.29, 9.30 (testo 2), 9.34, 9.39 (testo 2), 9.42 (testo 2), 9.47 e 9.48 (testo 2).

Mi rimetto al Governo sull'ordine del giorno G9.1.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'ordine del giorno G9.1.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.6 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.7 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.14 (testo 3), formulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5ª Commissione, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.16 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.27 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.29, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.30 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.34, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

L'emendamento 9.38 è improponibile.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.39 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.42 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.47, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 9.48 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G9.1, presentato dal senatore Malan e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Gli ordini del giorno G9.2 e G9.3 sono improponibili.

Passiamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 10 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 10.7, 10.12 (testo 2) e 10.13 (testo 2). Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G10.1. Sull'ordine del giorno G10.4 mi rimetto al Governo.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, sugli emendamenti riferiti all'articolo 10 esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 10.7, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 10.12 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 10.13 (testo 2), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G10.1 non verrà posto ai voti.

Sottosegretario Morelli, qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno G10.4?

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G10.4.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G10.4 non verrà posto ai voti.

Passiamo all'esame dell'emendamento e dell'ordine del giorno riferiti all'articolo 11 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 11.1. Sull'ordine del giorno G11.1 mi rimetto al Governo.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore sull'emendamento 11.1. Accogliamo l'ordine del giorno G11.1 come raccomandazione.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 11.1, presentato dal senatore Paragone e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Senatore Malan, insiste per la votazione dell'ordine del giorno G11.1?

MALAN *(Fdi)*. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori non insistono per la votazione, l'ordine del giorno G11.1 non verrà posto ai voti.

CIAMPOLILLO (*Misto*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIAMPOLILLO (*Misto*). Signor Presidente, chiedo di poter aggiungere la firma all'emendamento 11.1.

QUAGLIARIELLO (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

QUAGLIARIELLO (*Misto-IaC (I-C-EU-NdC (NC))*). Signor Presidente, intervengo per segnalare una correzione del voto: per sbaglio, ho votato a favore ma il mio voto sarebbe stato contrario.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAGGI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, segnalo che il sistema di voto della mia postazione non ha funzionato e che avrei espresso un voto contrario.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 12 del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario sull'emendamento 12.1. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 12.4 (testo 3), 12.6 (testo 3), 12.12 (testo 4), 12.0.1000, 12.0.26. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 12.0.2000 (testo 2), se viene accolta la riformulazione proposta dalla 5ª Commissione.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.1, presentato dalle senatrici Nugnes e La Mura.

(*Segue la votazione*).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.4 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.6 (testo 3), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.12 (testo 4), presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SBROLLINI *(IV-PSI)*. Signor Presidente, vorrei segnalare che sul precedente emendamento ho espresso per errore un voto contrario, mentre avrei votato in senso favorevole.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.0.1000, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.0.2000 (testo 3), nella formulazione che recepisce le condizioni poste dalla 5ª Commissione, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 12.0.26, presentato dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo all'esame degli emendamenti presentati all'articolo 1 del disegno di legge di conversione, che si intendono illustrati e su cui invito i relatori e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

SANTILLO, *relatore*. Signor Presidente, sull'emendamento X1.1 e relativi subemendamenti, io e il relatore Paroli (che oggi è assente) in Commissione abbiamo avuto una divergenza di pareri. Per tale motivo, in quella sede ci siamo rimessi al volere della Commissione, che ieri sera ha votato solo

l'emendamento X1.100. Oggi intendiamo rimetterci all'Assemblea su tutti gli emendamenti presentati all'articolo 1 di conversione.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Il Governo è favorevole all'emendamento X1.100 e contrario a tutti gli altri.

MANTOVANI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANTOVANI (*M5S*). Signor Presidente, almeno quando votiamo questi emendamenti potrebbe chiedere di estrarre le tessere dei senatori che non sono al loro posto? La ringrazio.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100/2, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, il relatore è stato chiaro poco fa, quando ha detto che nei giorni scorsi la Commissione si era accordata a comporre il quadro degli emendamenti sui quali il parere poteva essere favorevole ritirando gli altri in modo da procedere rapidamente.

Sulla questione della Strada dei Parchi abbiamo chiesto deroga a quella che era la maggioranza e il Gruppo Forza Italia - ma non solo noi - ha mantenuto gli emendamenti avendo il desiderio di votarli, volendosi esprimere su questi argomenti. L'ho fatto stamane durante la discussione generale e lo faccio adesso.

Siamo nuovamente di fronte a quell'abominio del decreto del Governo. Questo emendamento prevede l'abrogazione della lettera *b*) e, quindi, il mantenimento in essere di tutte le norme sul PNRR. Vogliamo non smarrire denari, ma cancellare completamente quell'abominio di decreto che, oggettivamente, è un esproprio proletario.

Sono andati a fare un decreto usando due pesi e due misure. Lo stesso Governo, a cavallo dell'uno e dell'altro, ha versato quasi 10 miliardi alla famiglia Benetton e ad Aspi per comprarsela. Qui hanno fatto notte tempo un decreto; hanno inviato la Polizia; hanno invaso gli uffici; hanno portato via tutto; hanno bloccato l'attività; hanno addirittura individuato un commissario straordinario nell'ipotesi in cui si fossero opposti; hanno richiesto che non ci fosse il parere preventivo della Corte dei conti; hanno ignorato il parere contrario dell'Avvocatura dello Stato; hanno tentato di andare contro la decisione dell'organo monocratico quando l'aveva sospeso. Vi do una notizia: due ore fa il TAR Lazio ha confermato la sospensiva e rinviato al 20 settembre.

Quindi, l'ennesima azione di forza anche nei confronti della magistratura amministrativa ha fallito.

Questa roba non può essere portata avanti: è una forzatura legislativa, costituzionale e delle regole della libertà, della convivenza civile e del rispetto di oltre 1.000 persone che lavorano in questa azienda e di cui nessuno si interessa. *(Applausi)*. Addirittura c'è una norma che prevede che l'ANAS potrà assumere chi, quando e a che titolo vorrà e non mantenendo il livello occupazionale, come previsto da tutte le norme, dal codice dei contratti, da tutte le regole sindacali e da ogni tipo di norma che regola i rapporti di lavoro in un'azienda pubblica o in concessione pubblica dove, se cambia il paròn, il padrone, chi arriva deve riprendersi tutti i dipendenti. Questa gente viene invece mandata regolarmente a casa: una roba mai vista nella storia della Repubblica italiana e si continua ad andare dritto.

Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO (ore 15,02)

(Segue MALLEGGNI). Noi chiediamo pertanto l'abrogazione della lettera b), la cancellazione intera di questa che non posso neanche definire legge, ma che chiamerei agguato.

Ho detto stamani in discussione generale - e lo ripeto ora - che spero che ci sia la ciccia - passatemi il termine toscano - e non sia soltanto fumo. Se così non fosse, sarebbe ancora più grave. Alcuni organi di stampa - oggi è pubblicato su tutti i siti - fanno addirittura nome e cognome di Sottosegretari alla Presidenza del Consiglio, consulenti e consiglieri del Presidente del Consiglio a cui imputano la responsabilità di questo. Spero che il presidente Draghi, almeno in un sussulto finale, prenda le distanze da questa roba e abbia la voglia e il coraggio di non portarla avanti.

Per questi motivi, voteremo a favore dell'emendamento in esame. *(Applausi)*.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANO *(FIBP-UDC)*. Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma all'emendamento X1.100/2 e vorrei spiegare, in dichiarazione di voto, le ragioni di questa scelta.

PRESIDENTE. Senatore Pagano, è già intervenuto un collega per il suo Gruppo.

PAGANO *(FIBP-UDC)*. D'accordo, interverrò sull'emendamento successivo.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/2, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100/9.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, chiedo di aggiungere la firma all'emendamento X1.100/9 e ne chiedo la votazione per parti separate, ossia che vengano votate separatamente la lettera *a*) e la lettera *b*), e vorrei spiegarne anche le ragioni.

Mi aggancio a quanto affermato, a proposito dell'emendamento precedente, dal collega senatore Mallegni e affermo che in questo Paese, in una fase come questa, a Camere sciolte - mi permetto di aggiungere questo argomento, che non è stato trattato dal collega - forzare la mano su un decreto-legge che spoglia una delle autostrade italiane, tra l'altro tra le più complesse - è una autostrada di montagna - con un *blitz* di tale natura, credo sia inadeguato, inappropriato e persino *contra legem*, per certi aspetti. È vero che è stato posto questo decreto-legge con un *escamotage*, addirittura come emendamento a un decreto-legge già esistente, e già questa è una forzatura ed è giusto ricordarlo a noi tutti, perché siamo legislatori.

È però evidente che il Governo, che è dimissionario, sta forzando la mano su una questione che non ci vede tutti d'accordo. Questo è un Governo di unità nazionale; il presidente Draghi si è dimesso proprio per siffatte ragioni e ha ritenuto di non poter più svolgere il ruolo di Presidente del Consiglio dei ministri di una maggioranza di unità nazionale - l'unità nazionale non c'era più - e noi, su questo decreto-legge, con una forza politica che contribuiva con un gran numero di parlamentari, forziamo le mani e lo approviamo? (*Applausi*).

Mi rivolgo anche ai colleghi e a chi tanto fa il draghiano fino in fondo, pregandoli di ricordare che Draghi, proprio per queste stesse ragioni, non ha voluto mantenere il proprio impegno di continuare a fare il Presidente del Consiglio dei ministri fino alla fine della legislatura. Ritengo allora che in questa fase, a Camere sciolte, sia possibile votare solo ed esclusivamente su decreti-legge e su provvedimenti di urgenza, che vedano comunque una maggioranza ancora unita e non divisa. Questo è uno di quei casi nei quali è inopportuno, da un punto di vista politico e anche normativo, votare un provvedimento come quello in esame.

Siamo assolutamente contrari, per le stesse identiche ragioni che ha spiegato il collega senatore Mallegni, e sostengo che l'intervento giurisprudenziale del TAR del Lazio di oggi, che ha ribadito la sospensiva del provvedimento, pone un quesito molto importante a tutti noi. Vuol dire che dei giudici amministrativi hanno ritenuto che vi fossero tutti gli argomenti e gli elementi per sospendere l'efficacia del decreto-legge. Quindi, è giusto ricordare che state firmando l'approvazione di un decreto-legge per i quali la giustizia amministrativa ritiene che ci siano argomenti e temi sui quali ci sono problemi

per questioni di legittimità amministrativa. (*Applausi*). Noi siamo qui per fare le leggi ed è giusto ricordarlo.

Davvero non si comprende, in fase di chiusura della legislatura, l'accelerazione su un provvedimento così drastico e punitivo. Quindi, per tali ragioni, insisto nel chiedere la votazione per parti separate dell'emendamento in esame. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di votare per parti separate l'emendamento X1.100/9, testé avanzata dal senatore Pagano, votando separatamente la lettera *a*) e la lettera *b*).

È approvata.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della prima parte dell'emendamento X1.100/9, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, fino alle parole «il secondo periodo», su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della seconda parte dell'emendamento X1.100/9 (corrispondente alla lettera *b*), presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

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

L'emendamento X1.100/100 è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100/16.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signora Presidente, intervengo soltanto per comunicare l'aggiunta della firma del senatore Pagano agli emendamenti X1.100/16, X1.100/20, X1.100/30, X1.100/35 e X1.100/37. I contenuti li ho già esposti a sufficienza nel mio precedente intervento.

Forza Italia esprimerà un voto favorevole sugli emendamenti che ho appena citato, ai quali è stata aggiunta la firma del senatore Pagano.

PRESIDENTE. Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/16, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(*Segue la votazione*).

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

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/20, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

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

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/30, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

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

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/35, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

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

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100/37, presentato dal senatore Mallegni e da altri senatori, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo alla votazione dell'emendamento X1.100.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI *(FIBP-UDC)*. Signora Presidente, sull'emendamento X1.100 il Gruppo Forza Italia esprimerà un voto contrario.

PRESIDENTE. Sull'emendamento X1.100 c'è il parere favorevole del Governo. Possiamo considerare favorevole anche il parere del relatore?

SANTILLO, *relatore*. Mi ero rimesso all'Aula, signora Presidente.

MANTOVANI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANTOVANI (M5S). Signora Presidente, reitero la richiesta, in questa votazione, di far estrarre le schede dei senatori che non sono presenti al loro posto. *(Commenti)*.

PRESIDENTE. Bene, allora prego gli assistenti parlamentari di procedere... *(Commenti)*. Scusate, no, la direzione dell'Aula naturalmente spetta alla Presidenza. Chiedo agli assistenti parlamentari di procedere ovviamente all'estrazione delle tessere nei banchi dove non sono presenti i senatori. Ricordo che il parere del Governo su questo emendamento è favorevole.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento X1.100, presentato dalla Commissione, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

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

AIROLA (M5S). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AIROLA (M5S). Signor Presidente, intervengo sui fatti appena accaduti, che meritano di essere stigmatizzati. Come lei ha dichiarato, spetta alla Presidenza e non a questa Assemblea urlare come se non fossimo nell'Aula del Senato, dove è richiesto il rispetto della legalità.

Si metta dunque a verbale che alcune forze politiche si mettono a gridare quando viene chiesto il rispetto della legalità. *(Applausi. Commenti)*.

PRESIDENTE. Senatore Airola, direi che per gli spunti polemici siamo tutti fuori tempo.

Passiamo all'esame della proposta di coordinamento Coord. 1, sul quale mi è stata anticipata dal relatore una proposta di modifica, al quale chiedo conferma in tal senso.

SANTILLO, *relatore*. La modifica che propongo è che all'Allegato 1, dopo le parole «articolo 9, comma 2», siano inserite le seguenti: «importi in milioni di euro».

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a esprimersi sulla proposta di riformulazione avanzata dal relatore.

MORELLI, *vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Esprimo parere favorevole alla proposta di riformulazione.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della proposta di coordinamento Coord. 1 (testo 2), presentata dalla Commissione.

(Segue la votazione).

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

Passiamo alla votazione finale.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, cercherò di essere breve, ma vorrei fare qualche considerazione a nome del mio Gruppo Insieme per il futuro.

Il decreto-legge che andiamo oggi a convertire reca una serie di disposizioni e di provvedimenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché alcune norme riguardanti i grandi eventi e relative all'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, chi non intende seguire può ovviamente defluire fuori dall'Aula, possibilmente non rumorosamente. Consentiamo al collega di svolgere il suo intervento e alla Presidenza che è in Aula di seguirlo.

Prego, senatore Mautone.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Sono previste, all'articolo 1, delle misure per accelerare la realizzazione delle opere previste per il miglioramento della viabilità in Roma in occasione del Giubileo 2025. Importante, in questo caso, è la stesura fissata di un cronoprogramma per meglio rispettare i tempi e le modalità nella realizzazione delle opere programmate.

Occorre che il nostro Paese innesti quella marcia in più che gli consenta di recuperare anche agli occhi degli altri *partner* europei e mondiali quella sua immagine - per la verità - un po' sbiadita, per non dire offuscata, a causa di moltissimi motivi che non stiamo qui ad elencare, di un Paese ospitale, in grado di garantire sicurezza, strutture di livello e un'organizzazione adeguata che questi grandi eventi pubblici necessariamente richiedono.

In generale, nel decreto-legge sono anche previste norme urgenti da adottare per la manutenzione e la messa in sicurezza delle dighe. Il decreto abbraccia un vasto programma, complessivo di adeguamento delle infrastrutture del nostro Paese, e cerca di rispondere alle urgenze e alle necessità non procrastinabili, finalizzate al rilancio del settore dei trasporti aerei, terrestri e marittimi.

Le disposizioni adottate vanno nella giusta direzione e hanno la primaria finalità di ridurre l'inquinamento, di promuovere una mobilità sostenibile, sempre nell'ottica di istituire la decarbonizzazione dei trasporti e migliorare la sicurezza della circolazione. Ovviamente, il provvedimento non è che un tassello importante nel processo di modernizzazione del nostro Paese e di miglioramento della qualità della vita e della sicurezza dei nostri cittadini.

A proposito di sicurezza sanitaria, signor Presidente, ben si innestano le misure previste all'articolo 11, in merito all'impiego di dispositivi di protezione delle vie respiratorie, sia nell'ambito del settore trasporti sia nelle strutture sanitarie e socio assistenziali. In questo secondo caso, l'obbligo riguarda sia i lavoratori sia gli utenti sia i visitatori e coinvolge anche le strutture riabilitative, le strutture per anziani non autosufficienti e per le lungo degenze.

Tutte queste misure di ordine sanitario scaturiscono dai dati epidemiologici, che testimoniano una lotta contro la pandemia, ancora per nulla finita, e che ovviamente sono logica conseguenza della risalita della curva dei contagi. Il virus *SARS-CoV-2* è mutato, continua a mutare e sta diventando - per così dire - poco sensibile anche alla stagione estiva, vista la sua attuale diffusione. Ha ridotto indubbiamente la sua virulenza aggressività, ma non certamente la sua capacità di propagarsi e sembra ancora capace di migliorare le sue *performance* infettive: attualmente è più diffusivo, ma meno aggressivo.

Comunque, è fondamentale proteggere i soggetti fragili, i più suscettibili, gli anziani, i nostri genitori e i nonni. Ben vengano, quindi, le misure sanitarie di protezione contenute in questo decreto, nelle modalità e nei luoghi dove è più facile il contagio e la diffusione.

Questo provvedimento va nella giusta direzione di attenzione alle necessità del nostro Paese e di offrire delle risposte alle emergenze economiche, sociali e sanitarie che hanno sconvolto la nostra collettività.

Pertanto, il Gruppo Insieme per il futuro-Centro Democratico darà il suo voto favorevole alle misure adottate in questo provvedimento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EVANGELISTA (*IV-PSI*). Signor Presidente, sarò sintetica, perché sono già intervenuta in discussione generale ricordando tutti i punti principali di questo decreto e la sua importanza. Quindi, intervengo soltanto per aggiungere che il lavoro svolto in Commissione ha consentito a noi del Gruppo Italia Viva-PSI di dare un contributo sostanzioso.

Per questo motivo, vorrei ricordare alcuni importanti emendamenti. Ad esempio, abbiamo chiesto di prorogare ulteriormente gli interventi relativi al ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR, nonché agli aeroporti di Firenze e Salerno, e ciò al fine di evitare la revoca dei finanziamenti.

Con un altro emendamento, invece, abbiamo stanziato risorse per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada, al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessaria a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto tra la Toscana e l'Emilia.

Con un'altra modifica, abbiamo cercato di assicurare una maggiore programmazione sistemica delle infrastrutture portuali lungo la costa della Sicilia, inserendo il porto di Pozzallo tra le autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale. Ancora, per le isole minori della Sicilia, che risultano spesso penalizzate in termini di viabilità, proprio al fine di garantire la continuità dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole minori, abbiamo riconosciuto al soggetto incaricato della gestione dei servizi un contributo straordinario, destinato a compensare gli effetti economici dell'aumento dei costi del carburante nell'anno 2022.

Infine, mi piace ricordare anche l'emendamento per incentivare la conversione *green* dei mezzi pesanti, con cui si consente alla cabina di tali mezzi di derogare alla lunghezza massima prevista dal codice della strada.

Per questi e altri emendamenti che abbiamo approvato ringraziamo tutti, i relatori e soprattutto il Governo che ci ha sostenuto nel lavoro. Certo, si sarebbe potuto fare molto di più se si fosse proseguita con convinzione l'azione del Governo Draghi, che abbiamo sempre rivendicato; si sarebbero così evitate anche quelle frizioni e fratture interne che ci sono adesso a causa della mancanza di una maggioranza e per le divisioni politiche che si accentuano sempre di più, visto che siamo già in campagna elettorale. Nonostante tutto, comunque, ci accingiamo ad approvare il provvedimento all'ordine del giorno. Per questo motivo esprimo il voto favorevole del Gruppo Italia Viva-Partito Socialista Italiano. (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSPANDINI (*FdI*). Signor Presidente, io ho un'opinione diversa e credo che tante cose si sarebbero potute fare - senatrice - solo se questo Governo avesse staccato la spina prima. Dico questo perché anche nel provvedimento in esame ci sono tantissime contraddizioni che, con il poco tempo che ho a disposizione, non avrò modo di elencare. Parliamo, però, addirittura della proroga di ulteriori dodici mesi per la conclusione della sperimentazione della circolazione su strada di veicoli monopersonali, nonostante l'ultimo *report* dell'Istat sulla incidentalità stradale sia davvero pesante: dal 2020 addirittura i feriti passano a 1.980, i morti a nove, un pedone è deceduto a causa dello scontro con un monopattino. Lo dico solo per introdurre in Aula argomenti che non sono stati discussi. Il Governo dei migliori estende ancora di un anno la sperimentazione su strada, ma non ho capito cosa si voglia sperimentare.

Al netto di questo, l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale si trasforma, grazie al Governo dei migliori, in Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile. Si tratta, quindi, di un cambio sostanziale.

Il settore del trasporto pubblico locale, le cui criticità sono richiamate persino nel documento stesso del Governo, è in grave affanno, con un *deficit* economico-gestionale stimato in circa due miliardi di euro, escludendo il caro energia e carburante in corso, rispetto al quale, invece di aumentare il *budget* disponibile nel fondo nazionale, lo si riduce di cinque milioni l'anno. Queste sono le migliori tra le politiche dei migliori.

Il ministro Giovannini, invece di superare l'attuale grave momento, per esempio stabilendo - come abbiamo proposto noi - un fondo per il carburante, non ha trovato di meglio da fare che individuare un professore universitario di prima fascia, collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico, il quale - come è avvenuto in occasione dell'individuazione dei commissari straordinari nominati dallo stesso Ministero - vigilerà sui lavori delle 15 opere

pubbliche complesse, con un insieme di progetti che valgono più di tre miliardi di euro, rappresentando interventi di collegamenti stradali e ferroviari essenziali, con un risultato che è sotto gli occhi di tutti: opere completamente ferme, ancora incompiute 379 opere in tutto il territorio nazionale, per una rimanenza di spesa di circa 1,2 miliardi di euro.

In questa atmosfera da fine impero non voglio aprire la parentesi su Alitalia, esempio di come non dovrebbe essere gestita una crisi. Il percorso fin qui seguito dal Governo per il ridimensionamento annunciato: una probabile cessione prossima ventura di questo *asset* agli stranieri è sotto gli occhi di tutti.

Voglio ricordare un altro tema con il quale ci si è sciacquati la bocca, quello dell'Alta velocità nel Sud. In realtà non è vero che essa è prevista in tutto il Sud: da Salerno a Reggio Calabria non sarà possibile parlare di alta velocità; ma, se tutto va bene, si potrà assistere in tante Regioni del Sud a una velocizzazione che sarà in linea con i servizi tradizionali.

A malincuore sono costretto a denunciare il fatto che un mio emendamento non è stato preso in considerazione; emendamento riferito all'esonero proposto dal pedaggio per i pendolari delle autostrade A24 e A25, già proposto dal Gruppo Fratelli d'Italia alla Camera, che cercava appunto di venire incontro alle comunità dei nostri territori più marginalizzati del Lazio e dell'Abruzzo. Tutto questo è passato in cavalleria anche con le risa di tanti colleghi in Commissione.

Per una serie di azioni che invece abbiamo apprezzato e che vanno nella direzione dell'implemento delle strutture e delle infrastrutture della nostra Nazione, il nostro atteggiamento di opposizione patriottica costruttivo ci porta comunque a dichiarare il voto di astensione sul provvedimento. (*Applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, voglio ringraziare anzitutto i relatori per il lavoro paziente e complicato, come si è visto anche dalle votazioni. Come si può rilevare, Presidente, si può anche - pensate un po' - riuscire ad approvare e convertire dei decreti-legge senza la fiducia. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). È una cosa quasi da ricordare. Ciò per dire che si può tranquillamente lavorare.

Il provvedimento al nostro esame interviene in una fase in cui abbiamo l'ulteriore necessità di mettere in campo delle procedure agevolate e delle altre misure per porre sul binario giusto le opere del PNRR. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Vorrei leggere il primo articolo del decreto-legge che è molto curioso, perché recita «Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025», tema assolutamente sacrosanto.

Ora però una domanda sorge spontanea in tutto questo, vista la situazione in cui noi oggi ci troviamo, con le elezioni fissate al 25 settembre e tutto

quello che ciò comporta. La questione dell'inceneritore di Roma - così lo chiamo - non poteva per esempio essere posta nella sede giusta, che era esattamente questa? Mi riferisco, cioè, all'articolo del decreto-legge che prevede le procedure di accelerazione per quanto riguarda le opere del Giubileo, a dimostrazione che era possibile fare quello che è stato chiesto 50 volte e, cioè, lo stralcio di quella norma per l'inserimento nel provvedimento specifico per il Giubileo. Non voglio polemizzare, ma è così ed è bene che si sappia.

Come è evidente da tutto ciò non bisognava aspettare chissà quanto tempo, ma anzi probabilmente si poteva anche fare un decreto *ad hoc*. Va però benissimo così e, infatti, non a caso all'articolo 1 sono previste le ulteriori riduzioni dei termini per quanto riguarda la VIA. Abbiamo ridotto ulteriormente tali termini per il Giubileo e per le altre opere. Ciò era assolutamente possibile. Desidero che ciò rimanga a verbale perché poi, quando un giorno sarà ricostruita tutta questa storia, è bene che si trovino tracce ufficiali della vicenda anche nei resoconti parlamentari. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Abbiamo sostenuto le altre norme contenute nel provvedimento, ritenendole molto importanti. E su alcune di esse sono intervenuti dei miglioramenti prodotti attraverso emendamenti, anche se alcuni erano un po' troppo localistici e di natura elettorale e avrei preferito vederli espunti; non erano tanti quanto qualcuno avrebbe forse voluto, ma ce n'è traccia anche in questo decreto.

L'articolo 8 è molto importante e riguarda l'intervento assolutamente necessario in materia di trasporto pubblico locale e regionale. Invece di preferire un sistema che prevede varie *tranche*, si è preferito il conferimento dei trasferimenti con un'unica *tranche* e una rimodulazione dei fondi assolutamente necessari e urgenti. Sapete perfettamente quanto alle aziende pubbliche di trasporto, e di conseguenza ai Comuni, è costato l'aumento del prezzo del gasolio e della benzina e, quindi, tale sostegno era dunque assolutamente urgente. Tra l'altro, le amministrazioni locali hanno vissuto anni complicati con la pandemia e patiscono ora il caro energia: una sofferenza non indifferente che si somma a quella dei cittadini.

Vi sono poi altri interventi a sostegno di una linea che condividiamo, che magari è un po' timida e avrebbe dovuto essere anche un po' più accelerata, in tema di mobilità sostenibile. Un emendamento importante e innovativo introduce, ad esempio, il *mobility manager* all'interno del mondo scolastico: sappiamo che i piani regolatori degli orari delle città sono un elemento fondamentale nell'ambito della questione scolastica.

Non mi soffermo su altre questioni. Su un tema tanto vessato che ci ha visto discutere sulla vicenda della A24, rivendichiamo il fatto che sono stati approvati alcuni emendamenti che riguardano le clausole sociali per la tutela dei lavoratori. Vogliamo che questo sia enfatizzato, perché non vorremmo che ci sia da parte di ANAS la scelta dei soggetti che dovranno essere presi. Noi puntiamo alla stabilizzazione e alla salvaguardia occupazionale *in toto* di tutti coloro che si occupavano della gestione della A24 e della A25.

C'è un altro punto importante a proposito della situazione che ha visto protagonisti in tutti questi anni, a tutela dei propri cittadini, i sindaci di tutta quell'area dove il fenomeno del pendolarismo con Roma è molto forte e i costi

del pedaggio sono elevatissimi. Anche se con una certa resistenza, è stata approvata l'istituzione di un tavolo con tutti i sindaci della zona.

Concludo la mia dichiarazione di voto annunciando il nostro voto favorevole. (*Applausi del senatore Grasso e del Gruppo M5S*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARGIOTTA (PD). Signor Presidente, apprezzate le circostanze, come usiamo dire in casi come questo, sarò molto rapido. Credo sia giusto fare così, poiché il clima è da "rompete le righe", com'era inevitabile. Segnalo che nella mia esperienza parlamentare, non brevissima, è la prima volta che si sta lavorando in una situazione un po' kafkiana: convertiamo un decreto-legge di un Governo dimissionario a Camere sciolte; non è una situazione ordinaria di lavoro. Lo dico perché ritengo, a mia volta, che si sia fatto un grave errore nel non confermare con i numeri necessari la fiducia al Governo Draghi; un grave errore le cui responsabilità analizzeremo inevitabilmente in campagna elettorale, ma sono evidenti a tutti.

Come in tante altre circostanze, anche in questa paghiamo l'errore, perché il decreto-legge che ci apprestiamo a votare avrebbe potuto essere migliorato molto di più di quanto siamo riusciti a fare se avessimo avuto una situazione ordinaria di confronto tra il Governo, la Commissione e il Parlamento. Così sono andate le cose e confidiamo in una legislatura che abbia un andamento più ordinato e consenta di continuare il grande lavoro fatto dall'ultimo Governo e anche da quello precedente di cui il Partito Democratico faceva parte.

Questo provvedimento fa parte di un pacchetto di provvedimenti mirati soprattutto a migliorare l'*iter* procedurale amministrativo e a velocizzare la realizzazione di opere pubbliche. È un provvedimento a mio parere molto importante, che, fortunatamente - se la prossima settimana la Camera si riunirà per confermare la nostra votazione - riusciremo a convertire in legge.

Segnalo, per esempio, subito che il provvedimento riguarda soprattutto due città, e non due città minori. La prima è Roma: c'è la possibilità di accelerare le opere necessarie al Giubileo, un grandissimo appuntamento a cui tutto il mondo guarda e che chiama in causa fortemente Roma e l'intero Paese. Allo stesso modo, vi è un'attenzione forte alla città di Venezia, provando a coniugare la possibilità di rendere più facile l'approdo crocieristico, pur all'interno di una tutela dell'ambiente e della laguna che non può mai venire meno.

Importantissimi, per quanto mi riguarda, sono anche l'ampliamento dei porti di rilevanza nazionale, tanto in Sicilia quanto in Abruzzo, e tutta una serie di provvedimenti significativi sui quali in maniera particolare il PD si è speso, ottenendo l'approvazione di diversi emendamenti. Li elenco in maniera veramente rapida.

Con l'emendamento 12.12 (testo 4) facciamo un'operazione di grande importanza: rendiamo possibile alle prefetture l'assunzione di 700 ulteriori unità; rafforziamo, dunque, il Ministero dell'interno, in una fase nella quale

lo stesso Dicastero aveva e ha un grandissimo bisogno di essere rafforzato per i temi evidentemente noti a tutti, a partire dalla sicurezza fino alla realizzazione dei progetti del PNRR. Non è una cosa da poco poter assumere 700 unità di personale a tempo indeterminato!

Un'altra importantissima innovazione ritengo sia stata introdotta con l'emendamento 6.0.3 (testo 2): facciamo un passo fondamentale a proposito della scelta che facemmo nella scorsa legislatura di far entrare ANAS all'interno del perimetro di Ferrovie dello Stato. Un'operazione intelligente, ma che aveva bisogno di uno sforzo di integrazione tra le diverse società, e non di giustapposizione. Ebbene, con l'emendamento 6.0.3 (testo 2) facciamo questo lavoro.

Ancora, con l'emendamento 4.0.3 (testo 3) diamo una meglio una migliore funzionalità, ancora una volta, alle autorità portuali. Con l'emendamento 12.6 (testo 3) consentiamo un miglior lavoro alle Commissioni VIA e VAS.

L'emendamento a firma del collega Bruno Astorre renderà possibile velocizzare l'*iter* di realizzazione della Roma-Latina, di cui parliamo da anni. Anche noi - come il collega Ripamonti - abbiamo dato un importante ausilio alla vicenda della funivia di Venosa, e il collega Mirabelli ha visto approvare un proprio emendamento - a proposito della A24-A25 - che riguarda la clausola di salvaguardia sociale dei lavoratori, cosa per noi importantissima.

In conclusione, Presidente, credo di poter essere fiero, a nome del PD, di aver lavorato come Gruppo - e, quando ci è toccato, nel Governo - a un processo di velocizzazione e semplificazione di tutta la materia che riguarda i lavori pubblici. Il punto massimo sarà nel codice degli appalti, allorquando saranno pronti i decreti attuativi. Purtroppo, - è questo è un altro motivo di mancata felicità - non sarà questa legislatura, con l'attuale Parlamento, a discutere i decreti attuativi, oggi in fase di lavorazione da parte del Consiglio di Stato; ma la legge di revisione del codice degli appalti l'abbiamo fatta noi e - credetemi - penso si possa essere assolutamente fieri del lavoro svolto da parte tutte le forze.

Ecco, la cifra anche di questo provvedimento è aiutare il Paese a essere celere nella realizzazione di opere pubbliche e guardare ai trasporti come un mondo nel quale all'efficienza bisogna sempre sommare sostenibilità economica, sociale e ambientale. D'altra parte, la sostenibilità è tale solo se guarda a tutti e tre questi temi.

Ecco perché, con una certa soddisfazione, ritengo di poter dichiarare il voto favorevole del Gruppo Partito Democratico. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VONO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, è quasi scontato votare favorevolmente a un provvedimento d'urgenza in questa fase, in cui Governo e Parlamento svolgono un'attività limitata agli affari correnti.

Proprio per questo è bene, seppur brevemente, soffermarsi su alcuni elementi caratterizzanti un decreto che reca disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, ma che contempla anche alcune norme in tema di grandi eventi, come il Giubileo di Roma del 2025 e la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

La discussione che abbiamo avuto in Commissione richiede rispetto; è stata lunga e complicata e ha richiesto calma e pazienza... (*Brusio*).

PRESIDENTE. Colleghi, è davvero molto complicato svolgere questa ultima parte dei lavori dell'Assemblea, a cui non è proprio obbligatorio e vincolante presenziare parlando ad alta voce. Vi prego di consentire alla collega di svolgere l'intervento e agli altri di ascoltare.

Prego, senatrice Vono.

VONO (*FIBP-UDC*). Dicevo che la discussione è stata complicata, anche di fronte a previsioni non del tutto condivisibili. Abbiamo dovuto per forza ragionare e trovare una quadra. Mi riferisco non tanto ad aspetti tecnici, quanto a questioni politiche che, come hanno già avuto modo di dire i senatori Mallegni e Pagano, potrebbero inficiare decisioni della magistratura amministrativa, già chiamata in causa per intervenire su delicate situazioni che, da un discorso circoscritto alle concessioni autostradali, coinvolgono però imprese, concessionari e quindi direttamente i lavoratori.

Lasciatemi dire in modo semplice e franco che per un partito come Forza Italia, storicamente vicino alle istanze degli imprenditori e dei lavoratori, ancor più in questi mesi di grande emergenza, la pezza che è stata messa è sembrata peggiore del buco.

Le criticità non hanno compromesso più di tanto l'ampio confronto tra noi senatori di ogni forza politica e il Governo, che ringrazio, nelle persone della sottosegretaria Bini e del vice ministro Morelli, per la condivisione realizzata e per il lavoro portato a termine.

Questo decreto interviene, tra i tanti, su un tema molto attuale e sentito, quale il dissesto idrogeologico e la siccità, con delle misure urgenti in materia di infrastrutture idriche per la costruzione, la manutenzione e la messa in sicurezza delle dighe, nonché di attività di semplificazione per le procedure relative all'adozione del regolamento che disciplina l'approvazione dei progetti. Viene anche prevista l'istituzione di un fondo, nello stato di previsione del MIMS, nel limite massimo di un milione di euro annuo, per il riconoscimento di incentivi a favore dei dipendenti di livello non dirigenziale per attività di funzione e vigilanza tecnica sui lavori per le dighe e il loro esercizio.

È chiaro che avremmo voluto fare di più. Avevamo proposto, attraverso il Piano nazionale di contrasto alla siccità, l'istituzione di un fondo per la costruzione di nuovi invasi per raccogliere l'acqua piovana e la creazione di nuovi impianti galleggianti per la produzione di energia idroelettrica e fotovoltaica, che però non ha trovato accoglimento, ma resta un punto sul quale ci auguriamo di tornare.

Il provvedimento interviene anche per un adeguamento strutturale e un ammodernamento del parco infrastrutturale delle Capitanerie di porto,

Guardia costiera, Arma dei carabinieri e Guardia di finanza su tutto il territorio nazionale. Anche in questo caso non è stato accolto un nostro emendamento per la riqualificazione e la valorizzazione delle strutture e delle aree circostanti, con un programma ultradecennale, proposto in questo decreto, che tenesse conto della costruzione di nuovi immobili, con annesse pertinenze, arredi e aree urbane, pensando anche al patrimonio dell'edilizia residenziale pubblica che presenta un elevato fabbisogno manutentivo, sempre in tema di adeguamento delle strutture, efficientamento energetico e resistenza antisismica.

In questo provvedimento siamo riusciti a far entrare alcune norme riguardanti la sicurezza della circolazione stradale e norme di coordinamento in alcuni ambiti specifici della normativa nazionale ed europea.

Siamo intervenuti, tra le tante cose, per escludere ad esempio le limitazioni, finora previste e contrarie al diritto comunitario, alle patenti speciali, che causano grave disagio alle persone affette da disabilità e su cui molto ancora bisogna lavorare, perché garantire le persone fragili è molto importante in un settore fondamentale come quello della mobilità.

In tema di trasporto aereo avevamo presentato, senza però ottenere il risultato sperato, un emendamento, a prima firma della senatrice Bernini, per garantire un po' di respiro alle imprese del settore e una tutela all'occupabilità dei dipendenti, prevedendo l'istituzione di un fondo con delle risorse già esistenti, cioè alimentato dagli importi residui non utilizzati, già stanziati ad ENAC, per mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale, derivanti proprio dell'emergenza causata dall'epidemia, per destinarli a programmi di investimento delle società di gestione aeroportuale.

Tuttavia, malgrado queste criticità che il decreto presenta in modo chiaro e palese, voteremo favorevolmente, perché, in un momento così difficile, ogni goccia è fondamentale per portare acqua all'oceano, proprio come sosteneva Maria Teresa di Calcutta: «senza quella goccia l'oceano sarebbe più piccolo». Noi ci impegneremo proprio per rendere possibili e concrete, in un prossimo futuro, le speranze attorno a quell'oceano di opportunità, animati dalla voglia di risollevarci da un periodo buio per l'economia, per la società, ma soprattutto per la politica, che deve ritornare ad essere protagonista, avendo il cittadino al centro, in un inquadramento atlantista ed europeo.

Per questo, a nome del Gruppo Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC, esprimo il voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame. *(Applausi dal Gruppo FIBP-UDC).*

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, nel ringraziare i membri del Governo che hanno seguito il provvedimento, i relatori e tutta la Commissione, chiedo di depositare il testo scritto del mio intervento, affinché sia pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna, e annuncio il voto

favorevole del Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, voglio innanzitutto ringraziare tutta la Commissione per il grande lavoro portato avanti in questi giorni, il presidente Coltorti, gli uffici della Commissione, che hanno svolto un importante lavoro di sostegno in tutta la legislatura e il Governo stesso, molto paziente rispetto alle richieste della Commissione.

Oggi ci troviamo a convertire un decreto-legge che, come ha già spiegato qualche altro collega, ha trovato una condizione un po' particolare. Siamo infatti a Camere sciolte ed esaminiamo un decreto-legge presentato dal Governo dimissionario. Inizialmente la Commissione aveva intenzione di lavorare e di far lavorare ai Ministeri gli oltre 500 emendamenti presentati, perché era davvero intenzione di tutti i colleghi della Commissione voler approfondire le tematiche di questo decreto-legge, che tocca davvero i punti più importanti che impattano sulla vita dei cittadini. Parliamo infatti del codice della strada e cosa impatta di più sulla vita dei cittadini, che scendono per la strada, utilizzano le automobili e sono costretti ad annusare e a vivere in un ambiente inquinato dalla CO₂, emessa dalle automobili con i vecchi motori a scoppio?

Oltre a ciò, mi sia data comunque la possibilità di concedermi un inciso. Oggi ci troviamo a parlare di un decreto-legge, che si fonda sulla materia della semplificazione, perché quello di cui ha bisogno l'Italia oggi è poter investire i capitali provenienti dall'Europa, che nell'estate del 2020 l'allora Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, è riuscito a portarci. Quindi la partenza è data dal grado di semplificazione e dal grado di correttezza che gli italiani riusciranno a dimostrare nell'investire questi denari.

Parliamo di infrastrutture e di mobilità sostenibile, che sono le pietre angolari della progettualità legata al PNRR. In questo decreto si tocca molto la tematica della mobilità sostenibile e si toccano tematiche legate al *mobility manager* scolastico; abbiamo approvato un emendamento che prevede dei regolamenti che possano semplificare e migliorare tutto il contesto legato all'istruzione e all'educazione dei ragazzi a scuola, considerando l'istituzione scolastica come il fondamento della realizzazione e della crescita dei ragazzi. (*Brusio*). Sto tentando di accorciare (quello che mi avete chiesto).

Durante i lavori della Commissione il MoVimento 5 Stelle ha comunque voluto dare una netta impronta a questo decreto-legge. Parliamo degli obiettivi del PNRR e in particolare della missione 2 rivoluzione verde e transizione ecologica. Voglio evidenziare l'approvazione di misure volte a favo-

rire l'installazione di pannelli fotovoltaici all'interno del perimetro di pertinenza degli aeroporti delle isole minori, a promuovere la transizione ecologica nel settore della nautica da diporto, con l'istituzione di un fondo che va a incentivare la sostituzione dei motori endotermici alimentati da carburanti fossili con motori ad alimentazione elettrica. Questo è il forte impulso che il MoVimento 5 Stelle come Gruppo ha voluto dare con questo emendamento.

In un altro emendamento, ampiamente condiviso con i colleghi di Commissione, si parla di sicurezza e circolazione stradale. Parliamo dell'introduzione di misure volte a favorire la concentrazione delle modalità attuative e dei massimali delle tariffe applicabili per le zone ZTL, che possono essere istituite dai Comuni con finalità di carattere ambientale (torniamo sempre allo stesso tema). Inoltre sono state accolte le sollecitazioni provenienti da più Gruppi in relazione al mantenimento in vigore delle qualifiche di esaminatori del personale del MIMS.

Ci sono tanti altri temi, ma quello che ci ha portato a discutere e a fare tardi stanotte è stato proprio l'emendamento del Governo, che ha inserito il decreto autostrade all'interno di questo decreto-legge; quindi approviamo due decreti in uno. Si tratta di un emendamento che va a revocare la concessione della rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25 per grave inadempimento del concessionario. Bisogna essere chiari, perché in questi giorni ne abbiamo viste di ogni tipo. Negli ultimi giorni abbiamo assistito all'ennesimo tentativo di riabilitazione dei signori del casello, da parte di tutte le forze di centro-destra. Ci chiediamo allora a quante altre speculazioni dobbiamo assistere per sfilare una volta per tutte la gestione delle nostre infrastrutture pubbliche a chi si è contraddistinto per incuria e per sciatteria, dopo decenni di ricavi spropositati e di investimenti in ammodernamento praticamente nulli. *(Applausi dal Gruppo M5S)*. Cos'altro deve accadere per scalfire il vergognoso *status quo* delle concessioni autostradali?

Il clima da caccia alle streghe, che si è scatenato dopo le dimissioni del Governo nella scorsa settimana, forse, dopo le dinamiche degli ultimi giorni e delle ultime ore, ci può far porre un punto interrogativo su quali siano stati i veri destabilizzatori della maggioranza. *(Applausi dal Gruppo M5S)*. Ce lo dobbiamo porre questo punto interrogativo, per essere intellettualmente corretti (con i cittadini, per carità, mica con noi stessi). Dal canto nostro, a nome del MoVimento 5 Stelle voglio ringraziare i colleghi di LeU e in particolare la senatrice De Petris per aver sostenuto l'approvazione di alcuni emendamenti, in particolare il subemendamento finalizzato a garantire ai lavoratori che verranno assunti da ANAS SpA il mantenimento delle condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla società di provenienza e ancora la salvaguardia del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata da questi lavoratori. *(Applausi dal Gruppo M5S)*. Abbiamo certamente migliorato il provvedimento.

Inoltre è stato accolto un altro emendamento, di cui vado molto fiera, perché proviene esattamente dal territorio da cui provengo io. Si tratta dell'istituzione di un tavolo tecnico a cui parteciperanno i sindaci afferenti alla stessa tratta, i quali potranno dare un contributo nel momento in cui si dovrà stabilire una priorità per la programmazione dei lavori di manutenzione. Una manutenzione che è stata all'onore delle cronache per molto tempo sulla A24-

A25. Inoltre, potranno finalmente interloquire con gli organi di Governo nel momento in cui si andranno a definire le nuove tariffe del pedaggio, e vi ricordo che stiamo parlando di una delle autostrade più care d'Europa, cari colleghi.

Non vorrei dilungarmi, ma sono stati numerosi i temi toccati. Sento anche di dover ringraziare il Governo per aver dimostrato una grandissima disponibilità nell'accogliere alcune modifiche richieste da tempo dalle autorità locali e mi riferisco in particolare all'inserimento del porto di Vasto nell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e quella del porto di Sciacca nell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale.

Ricordo infine un emendamento che propone un piano di sperimentazione dal nome «Dateci spazio», volto alla realizzazione e alla rifunzionalizzazione di spazi urbani pubblici esistenti e da destinare ai più giovani secondo un modello urbano di *smart city*, città intelligenti, inclusive e sostenibili.

Vorrei concludere dicendo che credo che in altri momenti avremmo potuto lavorare meglio e di più e migliorare ulteriormente questo decreto, ma voglio anche ricordare che qualcosa ci ha portati alla situazione in cui ci troviamo oggi ed è la mancanza di dialogo, della possibilità di dialogo del parlamentare: la funzione del Parlamento stesso negli ultimi tempi ci è stata sottratta e forse è proprio questo che ci ha portati ad una situazione del genere. Quella capacità di dialogo invece in questi giorni, nonostante tutto, nella 8ª Commissione c'è stata, siamo state persone capaci di dialogare nonostante la situazione economica e soprattutto politica, di tutte le forze politiche, l'una nei confronti delle altre. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

È per tutti questi motivi che ho elencato - ma ce ne sono tanti altri - che dichiaro a nome del Gruppo Movimento 5 Stelle il voto favorevole a questo provvedimento. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile».

(Segue la votazione).

Il Senato approva. *(v. Allegato B). (Commenti del senatore Zaffini)*.

Senatore, capisco che lei voglia anticipare qualche modifica del modo di lavorare di questa Assemblea, ma dovrà attendere la prossima legislatura, credo.

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

GRANATO *(UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANATO (*UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV*). Signor Presidente, OVALmedia è una piattaforma europea dedicata alla circolazione di informazioni e materiali documentali fondamentali per l'esercizio della democrazia nel nostro Paese, può essere paragonata a una WikiLeaks europea. È per questo che YouTube ha deciso di colpo, ieri pomeriggio, di bloccare la diffusione sui suoi canali. In Italia, nonostante continuiamo a pagarla, siamo stati privati di una TV di Stato che faccia informazione libera e plurale. Noi parlamentari del Gruppo CAL veniamo puntualmente esclusi da ogni spazio della TV di Stato dove trovano posto la narrazione governativa che soffoca ogni dibattito pubblico su temi di attualità o l'opposizione controllata. Le tribune politiche sono state sostituite da *talk show* a carattere moralistico, si opera mediaticamente sempre nell'ottica di una contrapposizione manichea tra bene e male, giusto e sbagliato, buoni e cattivi, senza alcuna contestualizzazione storica, né politica, né scientifica, né sociale. La narrazione ufficiale è buona per definizione, tutto il resto è *fake news*, ma nessuno apre mai un dibattito su quali siano le fonti su cui è effettivamente costruita la narrazione ufficiale, che sono quelle che fanno la differenza tra ciò che è vero e ciò che è falso. Le piattaforme private come YouTube, dopo essersi assicurate un'ampia platea di adesioni, ora fanno politica per i centri di potere che le controllano attraverso i mercati, che approfittando della deregolamentazione del settore, effettuano una censura mirata senza fornire spiegazioni, silenziando dall'oggi al domani ogni informazione indipendente. D'altronde, nel nostro democratico mondo occidentale abbiamo dovuto assistere alla condanna di Julian Assange, alle liste di proscrizione di giornalisti e politici indipendenti in controtendenza rispetto alle posizioni governative, silenziati nei recinti costruiti dal sistema con varie nomenclature dispregiative, fra cui *no vax* e filoputiniani. Siamo di fronte ad un attacco senza precedenti al tessuto democratico, politico, sociale e culturale del nostro Paese e quando sostituiremo questa classe dirigente e politica eterodiretta, il pluralismo e l'attendibilità dell'informazione, la trasparenza dei processi decisionali saranno alla base di quello che tornerà finalmente ad essere un Paese libero, democratico e capace di autodeterminarsi.

Ci attende, in questa imprevista tornata elettorale, una sfida resa volutamente difficile da una raccolta firme nelle settimane a cavallo di Ferragosto. Ma sappiamo che la maggioranza dei cittadini nel Paese non accetta più di legare i propri destini ai deliri della finanza internazionale. A questa platea daremo voce, affinché questa occupazione abusiva delle istituzioni si concluda una volta per tutte. (*Applausi dal Gruppo UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV*).

MAUTONE (*Ipf-CD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAUTONE (*Ipf-CD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 28 luglio è la Giornata mondiale e della lotta all'epatite. Questa è una ulteriore ed

importante occasione per riflettere e, soprattutto, per diffondere informazioni su una patologia complessa, ancora oggi diffusa in tutto il mondo.

Si calcola che nel nostro pianeta siano presenti 400 milioni di persone colpite dalle varie forme di epatite; ma ciò che colpisce ancora di più è che la percentuale di soggetti che non sanno di aver contratto l'infezione è ancora molto alta. Lo *slogan* lanciato dall'OMS racchiude in sé i punti trainanti per combattere e vincere l'epatite: «Conosci l'epatite. Agisci adesso».

Conoscere ed informare sono premesse imprescindibili per un programma indispensabile per attuare strategie di contrasto efficaci. Dati OMS dicono che ogni anno, ancora oggi, 1,5 milioni di persone nel mondo muoiono per epatite. L'associazione Alleanza contro l'Epatite, che comprende pazienti, ricercatori, clinici e associazioni, si fonda su obiettivi comuni: sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni sulla rilevanza della problematica e sulla necessità di una maggiore attenzione a tale patologia.

L'Organizzazione mondiale della sanità vuole richiamare l'attenzione dei Governi e della società civile affinché siano adottate misure preventive concrete, efficaci ed immediate, come i programmi di *screening*, aumentando gli accessi ai test diagnostici e facilitando la possibilità per i malati di usufruire di nuovi trattamenti.

Per l'epatite B il cardine è la prevenzione con il vaccino, con l'Italia che è stata il battistrada con il professor Piazza dell'università Federico II di Napoli; per l'epatite C, invece, ci sono i nuovi farmaci antivirali, che sono capaci di eradicare il virus ed hanno reso possibile il raggiungimento di risultati clinici e traguardi rilevanti, cambiando quello che prima era un destino segnato verso la cirrosi e il tumore del fegato.

Durante il mio incarico istituzionale ho contribuito concretamente, con un mio disegno di legge, alla creazione di un fondo nazionale per l'attivazione dei programmi di *screening* in ogni Regione. Questo è l'unico modo per far emergere ed identificare il cosiddetto sommerso. Uniti contro l'epatite, vinciamo questa battaglia. (*Applausi dal Gruppo Ipf-CD*).

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 2 agosto 2022

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 2 agosto, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73, recante misure urgenti in materia di semplificazioni fiscali e di rilascio del nulla osta al lavoro, Tesoreria dello Stato e ulteriori disposizioni finanziarie e sociali (*approvato dalla Camera dei deputati*) (...)
2. Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 (*approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*collegato alla manovra di finanza pubblica*) (*voto finale con la presenza del numero legale*) (2469-B)

La seduta è tolta (*ore 16,09*).

Allegato A**DISEGNO DI LEGGE**

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

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

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

N.B. Approvato, con modificazioni al testo del decreto-legge, il disegno di legge composto del solo articolo 1, nel testo emendato.

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 1.

(Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere per la viabilità della città di Roma e il Giubileo 2025)

1. Al fine di assicurare la realizzazione dei lavori e delle opere funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, in relazione agli interventi indicati nel programma dettagliato di cui all'articolo 1, comma 422, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ferma restando l'applicazione delle disposizioni in materia di valutazione di impatto

ambientale di cui alla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e della riduzione dei termini prevista dall'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le procedure di valutazione di impatto ambientale sono svolte nei tempi e secondo le modalità previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-*bis*, del citato decreto legislativo n. 152 del 2006.

2. Per le finalità di cui al comma 1, ai fini della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile del 2016, n. 50, in relazione ai progetti di interventi di cui al comma 1, il termine di cui all'articolo 25, comma 3, secondo periodo, del citato codice dei contratti pubblici è ridotto a quarantacinque giorni.

3. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 427, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: « In relazione agli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade previsti dal programma dettagliato degli interventi di cui al comma 422, la società "Giubileo 2025" può sottoscrivere, per l'affidamento di tali interventi, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a., la società "Giubileo 2025" è autorizzata a riconoscere, a valere sulle risorse di cui al comma 420 destinate alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria delle strade oggetto di convenzione, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte dell'ANAS S.p.a. per le attività di investimento. »;

b) dopo il comma 427, è inserito il seguente:

« 427-*bis*. Agli affidamenti relativi alla realizzazione degli interventi e all'approvvigionamento dei beni e dei servizi utili ad assicurare l'accoglienza e la funzionalità del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108. Al fine di ridurre i tempi di realizzazione degli interventi del programma di cui al comma 422, la conferenza di servizi prevista dall'articolo 48, comma 5, del citato decreto-legge n. 77 del 2021 fissa il cronoprogramma vincolante da

rispettare da parte degli enti preposti alla risoluzione delle interferenze e alla realizzazione delle opere mitigatrici, prevedendo, in caso di ritardo nell'esecuzione delle lavorazioni rispetto al predetto cronoprogramma, l'applicazione nei confronti dei citati enti di sanzioni commisurate alle penali di cui all'articolo 113-*bis*, comma 4, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. ».

4. Fermo quanto previsto dall'articolo 1, commi 422, 423, 426 e 427 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare la celere realizzazione degli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma Capitale, nonché lo sviluppo e la riqualificazione funzionale delle strade di penetrazione e di grande collegamento di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, rimuovendo le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità derivanti dalle condizioni delle strade in vista dei flussi di pellegrinaggio e turistici previsti in occasione delle celebrazioni per il Giubileo della Chiesa cattolica per l'anno 2025, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale, anche tenendo conto di quanto previsto nel programma dettagliato degli interventi di cui al citato comma 422, sono autorizzati a sottoscrivere per l'affidamento di tali interventi, nell'ambito dei rapporti di collaborazione con lo Stato di cui all'articolo 24, comma 6, della legge 5 maggio 2009, n. 42, apposite convenzioni con la società ANAS S.p.a. in qualità di centrale di committenza. Per le finalità di cui al primo periodo, limitatamente agli affidamenti di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 35 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, la selezione degli operatori economici da parte della società ANAS S.p.a. può avvenire, nel rispetto del principio di rotazione, anche nell'ambito degli accordi quadro previsti dall'articolo 54 del citato codice dei contratti pubblici, da essa conclusi e ancora efficaci alla data di sottoscrizione delle convenzioni e in relazione ai quali non è intervenuta alla medesima data l'aggiudicazione degli appalti basati sui medesimi accordi quadro ovvero non si è provveduto alla loro esecuzione secondo le modalità previste dal citato articolo 54, commi 2, 3, 4, 5 e 6 del codice dei contratti pubblici. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse assegnate alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della medesima legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci che Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale intendano destinare a tale finalità.

5. In relazione alle attività affidate ad ANAS S.p.a. ai sensi del comma 4, Roma Capitale e la Città metropolitana di Roma Capitale sono autorizzate a riconoscere a detta società, a valere sulle risorse di cui al medesimo comma 4, una quota, entro il limite di cui all'articolo 36, comma 3-*bis*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sulla base delle risultanze della contabilità analitica afferente alle spese effettivamente sostenute da parte della medesima ANAS S.p.a. per le attività di investimento.

6. Al fine di assicurare una celere e coordinata realizzazione degli interventi di viabilità comunale di competenza della Città metropolitana di Roma Capitale, le risorse relative agli interventi di competenza di quest'ultima possono

essere utilizzate anche per l'esecuzione di interventi di viabilità comunale in continuità con quelli della medesima Città metropolitana.

EMENDAMENTO E ORDINE DEL GIORNO

1.1000

La Commissione

Approvato

Al comma 3, apportare le seguenti modificazioni:

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

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

G1.1

MONTEVECCHI, VANIN

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

considerato che:

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

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

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

considerato inoltre che:

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

con l'aumentare dei cantieri, il personale, già insufficiente, non riuscirà probabilmente a gestire le valutazioni di tutti i progetti stante anche la riduzione dei termini previsti nei provvedimenti che si sono succeduti negli ultimi due anni,

impegna il Governo:

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

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

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2.

(Misure urgenti in materia di costruzione, manutenzione e messa in sicurezza delle dighe, nonché di controllo sul loro esercizio)

1. Al fine di ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi agli interventi afferenti alla costruzione, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle dighe, in coerenza con le previsioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza,

nonché di rafforzare l'attività di vigilanza sul loro esercizio, all'articolo 2 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, il comma 1 è sostituito dal seguente:

« *1.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento per la disciplina del procedimento di approvazione dei progetti e del controllo sulla costruzione, l'esercizio e la dismissione delle dighe, contenente, in particolare, disposizioni relative ai seguenti punti:

a) modalità e termini per la presentazione dei progetti e della relativa documentazione, per l'istruttoria e l'approvazione tecnica, nonché per l'acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

b) modalità, termini e contenuti dei provvedimenti dell'amministrazione relativamente a costruzione, esercizio sperimentale, collaudo speciale, esercizio ordinario e dismissione;

c) potere di emanare atti generali contenenti norme tecniche, anche con riferimento alle modalità di esercizio degli invasi, di riqualificazione della sicurezza e di manutenzione delle opere;

d) potere di prescrivere interventi di manutenzione, miglioramento e adeguamento finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza delle opere;

e) potere di limitazione dell'esercizio per motivi di sicurezza;

f) poteri ispettivi relativamente alla esecuzione, alla costruzione, all'esercizio e alla dismissione delle opere, alla conservazione e manutenzione degli impianti di ritenuta;

g) classificazione degli impianti di ritenuta e delle opere di derivazione funzionalmente connesse all'invaso in classi di attenzione ai fini della vigilanza e del controllo;

h) modalità e termini per la presentazione di una periodica perizia tecnica sullo stato di conservazione e di manutenzione delle opere;

i) termini e modalità di coordinamento tra procedimenti di approvazione tecnica di cui alla lettera *a)* e procedimenti relativi al rilascio delle concessioni di derivazione di acqua pubblica da parte delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano. ».

2. A decorrere dall'anno 2022, una quota fino al 15 per cento, e comunque entro il limite massimo di 800.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, confluiscono nel fondo risorse decentrate del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per essere destinate al riconoscimento di incentivi, con le modalità e i criteri previsti in sede di contrattazione decentrata integrativa e nei limiti delle risorse effettivamente confluite nel medesimo fondo, in favore dei dipendenti di livello non dirigenziale in servizio nelle articolazioni di cui all'articolo 2,

comma 171, del citato decreto-legge n. 262 del 2006, per lo svolgimento di specifiche funzioni di vigilanza tecnica sui lavori e sull'esercizio delle dighe e delle opere di derivazione, nonché di istruttoria di progetti e di valutazione della sicurezza. Gli incentivi corrisposti nel corso dell'anno al personale di cui al primo periodo sono comprensivi anche degli oneri previdenziali e assistenziali a carico dell'amministrazione e non possono superare l'importo del 15 per cento del trattamento economico complessivo annuo lordo.

3. Una quota fino al 4 per cento e, comunque, entro il limite massimo di 200.000 euro annui, delle risorse di cui all'articolo 2, comma 172, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono destinate alle spese di missione del personale di cui al comma 2 impegnato nello svolgimento delle relative funzioni.

ORDINE DEL GIORNO

G2.1

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

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l'evoluzione demografica, la crescente urbanizzazione e i cambiamenti climatici sono fattori che concorrono a sottoporre la risorsa idrica a uno *stress* senza precedenti, nel mondo, in Europa e in Italia. L'intervento su tali problematiche è tanto più urgente in quanto il periodo di eccezionalità impone

di considerare l'acqua quale vera e propria risorsa strategica per il mondo, ma anche e soprattutto in ambito nazionale;

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 3.

(Adeguamento infrastrutturale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza)

1. Per assicurare la funzionalità delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera anche attraverso la realizzazione di interventi da eseguire in un arco temporale ultradecennale per la costruzione di nuove sedi e infrastrutture, la ristrutturazione, l'ampliamento, il completamento, l'esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, l'acquisto dei relativi arredi e il miglioramento antisismico di quelle già esistenti, oltre che delle annesse pertinenze, comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, di 500 mila euro per l'anno 2023, di 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e di 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036. Sono esclusi dagli interventi di cui al presente comma gli immobili in locazione passiva alle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Per l'utilizzo delle risorse del fondo si applicano:

a) per le opere di edilizia previste dall'elenco di interventi, considerate opere destinate alla difesa militare, le disposizioni di cui all'articolo 33, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166;

b) per le procedure di affidamento, le disposizioni di cui alla parte II, titoli III e IV, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in relazione alla funzione di stazione appaltante, svolta dai competenti Provveditorati interregionali alle opere pubbliche, dall'Agenzia del demanio o dagli enti locali, sulla base di accordi stipulati tra le amministrazioni interessate.

2. L'approvazione dei progetti delle opere previste dal comma 1 equivale a tutti gli effetti a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e indifferibilità delle opere stesse. L'elenco degli interventi, predisposto dal Comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e relativo, tra l'altro, all'individuazione e alla localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare, è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministero della difesa e l'Agenzia del demanio, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto ed è comunicato alle competenti Commissioni parlamentari entro trenta

giorni dalla sua approvazione. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi. Gli interventi sono realizzati ricorrendo preferibilmente a infrastrutture demaniali che possono essere abbattute e ricostruite sullo stesso sedime; alla rifunzionalizzazione degli immobili confiscati alla criminalità organizzata, ai sensi del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, anche attraverso il loro abbattimento e la successiva ricostruzione, laddove economicamente più vantaggioso; all'accasermamento nel medesimo stabile di comandi o uffici di diverse organizzazioni funzionali; all'acquisto, tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati tra cui quelli destinati a comandi o reparti delle Capitanerie di porto - guardia costiera in regime di locazione con conseguente adeguamento; ad aree o immobili di proprietà dei comuni interessati, acquisiti anche mediante permuta con aree o fabbricati di proprietà dello Stato.

3. L'elenco di cui al comma 2 riporta il codice unico di progetto (CUP) per ogni intervento. Il monitoraggio avviene attraverso il sistema previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

4. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 1,3 milioni di euro per l'anno 2022, a 500 mila euro per l'anno 2023, a 6,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2036, si provvede:

a) quanto a 500.000 euro per l'anno 2022 e a 4,4 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2036, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 800.000 euro per l'anno 2022, a 500.000 euro per l'anno 2023 e a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

5. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 475:

l) all'alinea, primo periodo:

1.1) le parole « dei servizi di istituto dell'organizzazione territoriale e del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari » sono soppresse;

1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;

- 1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;
- 2) alla lettera *a*), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;
- 3) alla lettera *e*):
- 3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;
- 3.2) le parole « del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta » sono soppresse;
- 3.3) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;
- 4) alla lettera *f*):
- 4.1) le parole « del programma » sono soppresse;
- 4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli »;
- b*) al comma 476:
- 1) all'alinea, primo periodo:
- 1.1) le parole « dei servizi di istituto » sono soppresse;
- 1.2) le parole « di un programma ultradecennale » sono sostituite dalle seguenti: « , in un arco temporale ultradecennale, di interventi »;
- 1.3) le parole « l'adeguamento » sono sostituite dalle seguenti: « il miglioramento »;
- 2) alla lettera *a*), le parole « dal programma » sono sostituite dalle seguenti: « dall'elenco di interventi »;
- 3) alla lettera *e*):
- 3.1) le parole « il programma » sono sostituite dalle seguenti: « l'elenco di interventi »;
- 3.2) le parole « del programma » sono sostituite dalle seguenti: « degli interventi »;
- 4) alla lettera *f*):
- 4.1) le parole « del programma » sono soppresse;
- 4.2) dopo le parole « tramite l'Agenzia del demanio, di immobili privati » sono inserite le seguenti: « , tra cui quelli ».

EMENDAMENTO

3.8 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

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

"ART. 7-bis

(Adeguamento alle disposizioni dell'IMO)

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

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 3

3.0.4 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

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

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

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

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

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

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

ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 4.

(Misure urgenti in materia di trasporto marittimo di passeggeri, di adeguamenti infrastrutturali portuali e per la laguna di Venezia)

1. Al fine di garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica 2022 nella laguna di Venezia, il Commissario straordinario di cui all'articolo 2 del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, è autorizzato a realizzare, secondo le modalità previste dai commi 1 e 3 del medesimo articolo 2, un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, nel limite di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022. Il Commissario straordinario indica, nella relazione periodica prevista dal comma 2-*bis* del citato articolo 2 del decreto-legge n. 103 del 2021, lo stato di realizzazione dell'intervento di cui al primo periodo del presente comma e le iniziative adottate e da intraprendere, anche in funzione delle eventuali criticità rilevate nel corso del processo di realizzazione.

2. Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri, è autorizzata la spesa, nel limite complessivo di euro 675 mila per ciascuno degli anni 2022 e 2023, in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste. Il trasferimento delle risorse è subordinato alla corretta alimentazione dei sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato e alla comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze del codice unico di

progetto (CUP) di ciascun intervento e del relativo cronoprogramma procedurale.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, quantificati in euro 1.675.000 per l'anno 2022 e in euro 675.000 per l'anno 2023, si provvede:

a) quanto a 1 milione di euro per l'anno 2022, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 675.000 euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2023, mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al 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.

4. All'articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole « l'Autorità per la laguna di Venezia » sono inserite le seguenti: « - Nuovo Magistrato alle Acque »;

b) al comma 2:

1) all'alinea, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Per l'esercizio delle funzioni di cui al presente comma, l'Autorità può provvedere alla sottoscrizione di accordi ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241. »;

2) alla lettera *c)*, le parole « e all'alta sorveglianza su tutti gli » sono sostituite dalle seguenti: « degli »;

3) alla lettera *e)*, la parola « svolge » è sostituita dalle seguenti: « può svolgere »;

4) alla lettera *i)*, dopo le parole « provvede » sono inserite le seguenti: « , in relazione alle attività di propria competenza, »;

5) la lettera *l)* è sostituita dalla seguente:

« *l)* provvede al rilascio delle concessioni e autorizzazioni allo scarico delle acque reflue e alla verifica della qualità degli scarichi in relazione ai limiti legali, nonché alla gestione dell'attività amministrativa, contabile e di riscossione dei canoni relativi agli scarichi industriali. Le autorizzazioni degli scarichi civili e di quelli relativi alle aziende artigiane produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive e della ristorazione, sono rilasciate previa approvazione dei progetti da parte del comune di Venezia e i relativi canoni, determinati in base al consumo idrico, sono introitati direttamente dal comune di Venezia; »;

- 6) alla lettera *q*), le parole « ed altre materie » sono sostituite dalle seguenti: « ed altri materiali »;
- 7) alla lettera *s*), le parole « valuta ed esprime i pareri » sono sostituite dalle seguenti: « esprime pareri obbligatori »;
- c*) al comma 5, secondo periodo, le parole « , sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia, » sono sostituite dalle seguenti: « e d'intesa con il sindaco della Città metropolitana di Venezia, »;
- d*) al comma 6, quinto periodo, dopo le parole « Il Presidente sottopone alla » è inserita la seguente: « preventiva »;
- e*) al comma 7, primo periodo, dopo le parole « dotati di specifiche e comprovate competenze ed esperienza » è inserita la seguente: « anche »;
- f*) al comma 9:
- 1) al primo periodo, dopo le parole « dal Presidente dell'Autorità, » sono inserite le seguenti: « sentiti il Presidente della regione Veneto e il Sindaco della città metropolitana di Venezia, »;
- 2) al quinto periodo, le parole « può avvalersi » sono sostituite dalle seguenti: « si avvale »;
- g*) al comma 27-*bis*, le parole « di mare » sono soppresse;
- h*) al comma 27-*quinqüies*, secondo periodo, le parole « sessanta giorni » sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni ».
5. All'articolo 4, comma 3, della legge 29 novembre 1984, n. 798, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Esso approva il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia e decide sulla ripartizione delle risorse stanziare per la loro attuazione, nonché l'eventuale rimodulazione delle risorse ripartite. ».

EMENDAMENTI

4.1 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

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

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

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

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

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

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

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

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

1-*quater*. Nelle more dell'operatività dell'Autorità per la Laguna - Nuovo Magistrato alle acque di cui all'articolo 95, comma 1, del decreto-legge 14

agosto 2020, n. 104 il Piano di cui al comma 1-ter è approvato dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto - Trentino Alto-Adige - Friuli Venezia-Giulia.»

4.7

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

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

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 4

4.0.3 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis

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

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

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità So-

stenibili, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti, nonché i criteri per la determinazione degli stessi, per ciascuna tipologia dei prelievi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotino come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il medesimo decreto di cui al secondo periodo.

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

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per i periodi d'imposta che hanno inizio a decorrere dal 1° gennaio 2022. Sono fatti salvi i comportamenti adottati anteriormente e non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.».

ARTICOLO 5 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 5.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'impianto funiviario di Savona)

1. All'articolo 94-*bis* del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 7 sono aggiunti i seguenti:

« *7-bis.* In caso di cessazione entro il 31 dicembre 2022 della concessione Funivia Savona - San Giuseppe di Cairo e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure occidentale, in deroga alle previsioni di cui all'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, provvede, per un periodo massimo di ventiquattro mesi ad eseguire gli interventi necessari per il recupero della piena funzionalità tecnica di detta funivia, nonché all'individuazione di un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti

pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il termine di cui al primo periodo è prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024, ove strettamente necessario al completamento delle procedure di individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale provvede, altresì, alla gestione diretta dell'impianto funiviario.

7-ter. Qualora non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario all'esito della procedura di cui al comma *7-bis*, la regione Liguria subentra allo Stato, quale titolare e concedente dell'impianto funiviario. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previo accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione Liguria, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera *a*), della legge 15 marzo 1997, n. 59, si provvede all'attuazione del conferimento e all'attribuzione alla regione Liguria, a decorrere dalla data di effettivo trasferimento dell'impianto funiviario, delle risorse di cui al comma *7-quater*.

7-quater. Per lo svolgimento delle attività di cui ai commi *7-bis* e *7-ter* e per l'eventuale supporto tecnico, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale può avvalersi, 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 cui oneri sono posti a carico delle risorse di cui al comma *7-quinquies* nel limite massimo di spesa di 70 mila euro per l'anno 2022 e di 200 mila euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024.

7-quinquies. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis* e *7-ter*, quantificati nel limite massimo di euro 700.000 per l'anno 2022 e di euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023, si provvede:

a) quanto ad euro 700.000 per l'anno 2022 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-*ter*, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto ad euro 5.600.000 a decorrere dall'anno 2023 a valere sulle 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 ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221. ».

2. All'articolo 16, comma 3-*sexies*, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole: « 31 agosto 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2022 ».

EMENDAMENTO

5.2 (testo 3)

La Commissione

Approvato

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

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 5

5.0.6

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

Improponibile

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

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

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

ARTICOLO 6 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 6.

(Disposizioni in materia di trasporto aereo)

1. Al fine di accelerare lo sviluppo del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) e di aumentare l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico agli aeroporti, nonché di incrementare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani:

a) le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui all'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nonché quelle relative alle opere inserite nei piani di sviluppo aeroportuali, ivi inclusi gli interventi di mitigazione e miglioramento ambientale, sono svolte nei tempi previsti per i progetti di cui all'articolo 8, comma 2-bis, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

b) il dibattito pubblico di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si svolge secondo i termini previsti dall'articolo 46, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108;

c) sono ridotti della metà i termini per l'accertamento di conformità di cui all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, relativamente ai piani di sviluppo aeroportuale e alle opere inserite in detti piani.

2. Le opere di cui al comma 1 che comportano un miglioramento dell'impatto ambientale sulle aree antropizzate sono recepite in via prioritaria all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, naturalistica e paesaggistica vigenti.

3. In relazione ai piani di sviluppo aeroportuale degli aeroporti di interesse nazionale diversi da quelli di cui al comma 1, nonché alle opere inserite nei medesimi piani di sviluppo, i termini delle procedure di valutazione ambientale di cui alla Parte Seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006 sono ridotti della metà. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al comma 1, lettere b) e c).

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

6.2

SBRANA

Improponibile

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

6.14

La Commissione

Approvato

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

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

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

6.24 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

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

G6.1

DI GIROLAMO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

considerato che:

come noto, il Piano Nazionale degli Aeroporti, approvato con D.P.R. del 17 settembre 2015 n. 201, auspica la creazione di sistemi aeroportuali di rango regionale. In particolare, per la Regione Campania, il Piano qualifica

l'Aeroporto Internazionale di Napoli - Capodichino tra quelli di rilevanza strategica e lo scalo di Salerno - Pontecagnano, all'interno dello stesso bacino, tra quelli di interesse nazionale, purché si realizzino le condizioni di specializzazione dello scalo e del raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, in un arco temporale ragionevole e di adeguati indici di solvibilità patrimoniali;

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

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

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

rilevato che:

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

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

impegna il Governo:

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

(*) Accolto dal Governo

G6.100 (già em. 6.21)

GAUDIANO, CIOFFI

V. testo 2

Il Senato,

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

premesso che:

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

considerato che:

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

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

invita il Governo:

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

G6.100 (testo 2)

GAUDIANO, CIOFFI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premessi che:

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

considerato che:

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

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

invita il Governo:

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

(*) Accolto dal Governo

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 6

6.0.3 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis

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

«Art. 2-ter.

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

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

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

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

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

ARTICOLO 7 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 7.

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale e di infrastrutture autostradali)

1. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi a carico dell'utenza, di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, nonché di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 24:

1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: « manufatti per il rifornimento » sono inserite le seguenti: « e la ricarica dei veicoli »;

2) al comma 5, dopo le parole: « da aree di servizio » sono inserite le seguenti: « , da aree per la ricarica dei veicoli, »;

3) al comma 5-bis, dopo le parole: « dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti » sono inserite le seguenti: « , delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica »;

b) all'articolo 47, al comma 2, lettera a), i capoversi categoria L1e, categoria L2e, categoria L3e e categoria L4e sono sostituiti dai seguenti:

« - categoria L1e: veicoli a due ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L2e: veicoli a tre ruote la cilindrata del cui motore non supera i 50 cc per i motori a combustione interna ad accensione comandata o non supera i 500 cc per i motori a combustione interna ad accensione spontanea, la cui potenza del motore elettrico non supera i 4 kW, la cui massa in ordine di marcia non supera i 270 kg e la cui velocità massima di costruzione non supera i 45 km/h;

- categoria L3e: veicoli a due ruote che non possono essere classificati come appartenenti alla categoria;

- categoria L4e: veicoli a tre ruote asimmetriche rispetto all'asse longitudinale mediano, costituiti da veicoli di categoria L3e dotati di sidecar, con un numero massimo di quattro posti a sedere incluso il conducente e con un numero massimo di due posti per passeggeri nel sidecar; »;

c) all'articolo 50:

1) al comma 1, dopo le parole « potenza nominale continua massima di 0,25 KW » sono inserite le seguenti: « , o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci, »;

2) al comma 2 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico \times larghezza del piano di carico \geq 0,3 \times lunghezza del veicolo \times larghezza massima del veicolo. »;

3) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-bis. I velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 sono considerati ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97.

2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339. Alla sanzione da euro 845 ad euro 3.382

è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1. ».

d) all'articolo 97, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« *3-bis.* In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'archivio nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. »;

e) all'articolo 116, comma 3, la lettera f) è sostituita dalla seguente:

« f) B:

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

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

f) all'articolo 117, comma *2-bis*, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Per le autovetture elettriche o ibride *plug-in*, il limite di potenza specifica è di 65 kW/t compreso il peso della batteria. »;

g) all'articolo 120:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita »;

2) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

« *6-bis.* Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e *75-bis*, comma 1, lettera *f)*, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo. »;

h) all'articolo 126:

1) al comma 8, le parole « La validità » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto previsto dal comma *8-ter*, la validità » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

2) dopo il comma *8-bis* è inserito il seguente:

« *8-ter.* Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata. »;

3) al comma 9 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Si applicano le disposizioni di cui al comma *8-ter*. »;

4) al comma 10, dopo le parole: « Direzione generale per la motorizzazione » sono inserite le seguenti: « per i servizi ai cittadini ed alle imprese in materia di trasporti e di navigazione » e le parole « Dipartimento per i trasporti, la

navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile »;

5) al comma 10-*bis*, le parole: « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Dipartimento per la mobilità sostenibile » e le parole « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

i) all'articolo 190, comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili. ».

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, sono definite le modalità di annotazione sul documento unico dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato. L'efficacia della disposizione di cui al comma 1, lettera *e)*, è subordinata alla definizione della procedura di consultazione della Commissione europea ai sensi della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 e la medesima disposizione di cui al comma 1, lettera *e)*, si applica ai veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le indicazioni di cui al primo periodo.

3. All'articolo 33-*bis*, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole « di dodici mesi » sono sostituite dalle seguenti: « di ventiquattro mesi ».

4. Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 e comunque non oltre la conclusione della verifica della sussistenza delle condizioni per la prosecuzione dell'attuale rapporto concessorio delle autostrade A24 e A25, ove tale conclusione sia anteriore alla data del 31 dicembre 2022, è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. Per la durata del periodo di sospensione, si applicano le tariffe di pedaggio vigenti alla data del 31 dicembre 2017.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

7.17 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Apportare le seguenti modificazioni:

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

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

b) dopo il comma 2, inserire il seguente:

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

7.30

La Commissione

Approvato

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

7.34

La Commissione

Approvato

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

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

7.1000

La Commissione

Approvato

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

7.44

La Commissione

Approvato

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

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

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

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

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

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

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

7.51 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

«e) all'articolo 116:

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

«f) B:

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

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

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

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

7.52

La Commissione

Approvato

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

7.63

La Commissione

Approvato

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

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

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

7.68

La Commissione

Approvato

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

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

7.69

La Commissione

Approvato

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

7.81

La Commissione

Approvato

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

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

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

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

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

d) il comma 3 è sostituito dal seguente: « Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza, non superi rispettivamente il cinque, quindici, venticinque per cento, oppure superi il venticinque per cento della massa complessiva.»

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

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

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

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

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

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

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

7.98 (testo 2)

La Commissione

V. testo 3

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

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

«Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3, e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.

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

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

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

5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, nel suddetto termine di cento giorni può essere

effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.

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

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

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

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

7.98 (testo 3)

La Commissione

Approvato

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

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

«Art. 198-*bis*

(Disposizioni in materia di illeciti reiterati e relative sanzioni)

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

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

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

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

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

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

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

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

L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato la violazione.";

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

7.121 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

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

7.122

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

"*4-bis.* Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il

termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.

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

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

7.133 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

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

7.135 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«*4-bis.* Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di

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

G7.1

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

rilevato che:

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

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

considerato inoltre che:

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

impegna il Governo:

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

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

(*) Accolto dal Governo

G7.2

DI GIROLAMO, VANIN

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

il decreto-legge in conversione è stato emanato «con la primaria finalità di ridurre l'inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell'ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione»;

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

considerato che:

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

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

la sola introduzione nel mercato di macchine con motori di nuova generazione non è stata tuttavia sufficiente a innescare meccanismi virtuosi poiché - a differenza di quanto accade in relazione ai veicoli per il trasporto, per cui tramite le fasi dei motori le amministrazioni comunali hanno disciplinato

l'uso alle categorie di veicoli più obsoleti - le macchine per costruzioni possono comunque lavorare a prescindere dalla fase di motore installato, e quindi senza tenere conto del livello di emissioni prodotto;

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

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

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

impegna il Governo:

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

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

G7.3

ROMANO, FEDE, VANIN

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

valutato che:

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

(*) Accolto dal Governo

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 7

7.0.19 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 7-bis

(Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica)

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

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

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

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

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

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

7.0.22

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis

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

ARTICOLO 8 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 8.

(Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di migliorare la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché della mobilità locale nelle sue diverse modalità, in coerenza con gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, le parole « Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale » sono sostituite dalle seguenti: « Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile ».

2. L'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, provvede, altresì:

a) alla predisposizione periodica di modelli di elaborazione dei dati trasportistici, economici e ambientali per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata, ove possibile, con programmi di mobilità attiva, di soluzioni innovative di mobilità sostenibile nelle aree urbane, ivi compresi i servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con la possibilità di effettuare noleggi anche per pochi minuti senza interazione con personale dedicato (*sharing mobility*);

b) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili ad assicurare un'attività minima uniforme dei *mobility manager* d'area e dei *mobility manager* aziendali e scolastici;

c) all'acquisizione di dati e alla predisposizione di modelli di elaborazione digitale utili a definire gli elementi minimi per la predisposizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

d) all'acquisizione periodica e alla predisposizione, anche d'intesa con il Ministero dello sviluppo economico, di modelli di elaborazione di dati utili a valutare le proposte di investimento nel settore della mobilità locale coordinandole con gli indirizzi di politica industriale che riguardano le filiere produttive interessate;

e) all'acquisizione di dati statistici e analitici utili a predisporre modelli minimi di integrazione dello sviluppo urbano e metropolitano con lo sviluppo della programmazione della mobilità pubblica.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, l'Osservatorio può stipulare apposite convenzioni con le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con l'Autorità di regolazione dei trasporti di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n.

214, con le aziende di trasporto pubblico locale, nonché con i *mobility manager* d'area, i *mobility manager* aziendali e i *mobility manager* scolastici, finalizzate a favorire l'acquisizione e lo scambio dei dati e delle informazioni, anche con modalità automatizzate e mediante l'interoperabilità tra le banche dati esistenti secondo le modalità individuate dall'Agenzia per l'Italia digitale (AgID) con le linee guida in materia.

4. Per le medesime attività di cui al comma 2, l'Osservatorio si può avvalere, oltreché del personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e di quello messo a disposizione dalle pubbliche amministrazioni e dagli enti di cui al comma 3 mediante le convenzioni ivi previste, anche di esperti di particolare e comprovata specializzazione, nel numero massimo di 8 unità, cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile è autorizzato a conferire appositi incarichi ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del decreto legislativo n. 165 del 2001, a valere sulle risorse destinate all'Osservatorio ai sensi dell'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come modificato dal comma 5 del presente articolo, nel limite massimo di spesa di complessivi euro 200.000 nell'anno 2022 e di euro 400.000 annui a decorrere dall'anno 2023.

5. Per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: « dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo » sono sostituite dalle seguenti: « dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui ».

6. Per promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, lo 0,3 per cento della dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è destinato al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

7. Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico anche a seguito degli effetti negativi derivanti dalla crisi internazionale in atto in Ucraina, la ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, è effettuata:

a) quanto a euro 4.879.079.381 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 27, comma 2-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, senza l'applicazione di penalità e applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11

marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 148 del 26 giugno 2013;

b) quanto a euro 75.350.957, secondo modalità e criteri che tengono conto dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147 e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022;

c) quanto a euro 14.923.662 per le finalità di cui al comma 6;

d) quanto a euro 5.200.000 per le finalità di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *e-bis*), del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017.

8. Per le medesime finalità di cui al comma 7, l'erogazione alle regioni a statuto ordinario dell'anticipazione prevista dall'articolo 27, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e relativa all'anno 2022, e da calcolarsi sulle risorse di cui alla lettera *a*) del predetto comma 7, è effettuata in un'unica soluzione entro la data del 31 luglio 2022, per la parte relativa ai pagamenti non già avvenuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto pubblico locale ad impianti fissi, le aziende esercenti tali servizi e le aziende che gestiscono le infrastrutture dedicate su cui essi sono eserciti, trasmettono entro il 30 settembre 2022 e, successivamente, con cadenza mensile, ai sensi dell'articolo 16-*bis*, comma 7, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007, i dati delle manutenzioni programmate dei sottosistemi dei sistemi di trasporto utilizzati nonché, per ciascun sottosistema, le date di prevista effettuazione dell'attività manutentiva, secondo le modalità indicate dal decreto di cui al comma 10. In caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi. Nei casi di cui al presente comma si applicano in quanto compatibili le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. Le somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e sono destinate, nella misura del 50 per cento, all'implementazione e allo sviluppo della banca dati del predetto Osservatorio e, nella misura del 50 per cento, al

finanziamento di iniziative dirette al miglioramento dei servizi erogati all'utenza.

10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 luglio 2022, sono individuati e, successivamente, aggiornati almeno ogni tre anni:

a) i sottosistemi e i livelli manutentivi per i quali è obbligatoria la trasmissione dei dati ai sensi del comma 9;

b) la modulistica uniforme per l'acquisizione e la comunicazione dei dati;

c) ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 9, le modalità di contestazione dell'inadempimento, nonché i criteri di quantificazione delle sanzioni.

11. Nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante lo svolgimento degli stessi, al fine di evitare interruzioni o limitazioni nell'erogazione dei servizi di trasporto in ambito metropolitano, l'ente concedente o committente, sulla base delle indicazioni fornite da una Commissione tecnica indipendente, dallo stesso appositamente costituita e composta da soggetti di comprovata esperienza in materia di trasporti e di sicurezza delle relative infrastrutture, all'esito della valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento ed acquisite le valutazioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e, ove necessario, del costruttore, può autorizzare l'esercizio del predetto sistema di trasporto, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. Tale autorizzazione all'esercizio del sistema di trasporto non può comunque superare il periodo di sei mesi, prorogabile, una sola volta, e per non più di sei mesi. Al funzionamento della Commissione tecnica di cui al primo periodo, nonché agli oneri necessari all'acquisizione delle valutazioni in ordine alla possibilità di proseguire l'esercizio del sistema di trasporto, si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie dell'ente concedente o committente disponibili a legislazione vigente. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai sottosistemi delle reti ferroviarie, nonché agli impianti a fune.

12. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. All'assegnazione dei contributi ai singoli interventi si provvede mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Gli interventi devono essere identificati dal Codice unico di progetto (CUP) ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, e monitorati attraverso il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Con il decreto di cui al secondo periodo sono definiti altresì l'entità massima

dei contributi riconoscibili, tenendo conto di eventuali ulteriori fonti di finanziamento, il cronoprogramma degli interventi, nonché le ipotesi e le modalità di revoca dei contributi riconosciuti. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e a 70 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

8.2 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

8.1000

La Commissione

Approvato

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

8.19 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

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

b) sostituire il secondo periodo con i seguenti: "in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi comunicati ai sensi del presente comma, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico assegna all'azienda inadempiente un termine non superiore a novanta giorni per l'esecuzione degli interventi manutentivi comunicati. qualora l'azienda non effettui gli interventi manutentivi entro il termine assegnato ai sensi del secondo periodo, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede ad effettuare gli interventi manutentivi in danno dell'azienda inadempiente, nonché ad applicare nei confronti della stessa una

sanzione amministrativa di importo complessivo non inferiore a 10.000 euro e non superiore a 500.000 euro, determinata, tenendo conto dei criteri indicati nel decreto di cui al comma 10, nonché dell'entità degli interventi manutentivi non eseguiti, delle conseguenze che l'omessa o ritardata effettuazione degli interventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi."

8.24

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 11, inserire il seguente:

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

8.11 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.30

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

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

12-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da adottarsi entro trenta giorni decorrenti dalla data di entrata in vi-

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

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

8.58 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

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

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

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

G8.1

FEDE, VANIN

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premessi che:

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

considerato che:

il decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, ha previsto, all'articolo 4, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a favore delle imprese energivore a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel secondo trimestre 2022;

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

rilevato che:

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

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

impegna il Governo:

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

(*) Accolto dal Governo

G8.2

CROATTI, FEDE, VANIN

V. testo 2

Il Senato,

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

premessi che:

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

considerato che:

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

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

considerato inoltre che:

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

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

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

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

rilevato, in fine, che:

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

impegna il Governo

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

G8.2 (testo 2)

CROATTI, FEDE, VANIN

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

considerato che:

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

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

e suburbane mal collegate con le principali infrastrutture ferroviarie o aeroportuali;

considerato inoltre che:

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

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

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

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

rilevato, in fine, che:

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

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

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

(*) Accolto dal Governo

G8.3

MALLEGNI, GALLONE

V. testo 2

Il Senato,

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

premessi che:

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

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

considerato che:

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

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

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

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

considerato, inoltre che:

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

impegna il Governo

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

G8.3 (testo 2)

MALLEGNI, GALLONE

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

considerato che:

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

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

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

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

considerato, inoltre che:

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

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

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

(*) Accolto dal Governo

G8.5

RUSPANDINI, TOTARO

V. testo 2

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

considerato che:

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

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

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

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

considerato, inoltre che:

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

impegna il Governo

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

G8.5 (testo 2)

RUSPANDINI, TOTARO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

considerato che:

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

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

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

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

considerato, inoltre che:

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

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

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

(*) Accolto dal Governo

G8.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

V. testo 2

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

considerato che:

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

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

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

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

considerato, inoltre che:

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

impegna il Governo

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

G8.6 (testo 2)

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premessi che:

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

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

considerato che:

le imprese esercenti il trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, oltre ai danni causati dal blocco

dell'attività dovuto all'emergenza sanitaria, hanno subito negli ultimi anni l'ingentissima perdita di valore patrimoniale-economico dei beni strumentali impiegati;

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

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

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

considerato, inoltre che:

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

impegna il Governo a valutare l'opportunità,

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

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 9 DEL DECRETO-LEGGE E ALLEGATO I

Articolo 9.

(Interventi urgenti per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

1. Al fine di realizzare gli investimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, all'articolo 1, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 393, primo periodo, le parole: « è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026 e 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 100 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 250 milioni di euro per l'anno 2026, 300 milioni di euro per l'anno 2027, 350 milioni di euro per l'anno 2028, 310 milioni di euro per l'anno 2029, 320 milioni di euro per l'anno 2030 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036 »;

b) al comma 394, primo periodo, le parole: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa complessiva di 5.000 milioni di euro, di cui 40 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 150 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025, 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2027, 400 milioni di euro per l'anno 2028, 410 milioni di euro per l'anno 2029, 420 milioni di euro per l'anno 2030, 450 milioni di euro per l'anno 2031, 650 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2032 al 2034, 450 milioni di euro per l'anno 2035 »;

c) al comma 395, le parole: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 » sono sostituite dalle seguenti: « la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2022, di 40 milioni di euro per l'anno 2023, di 20 milioni di euro per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, di 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, di 480 milioni di euro per l'anno 2029, di 460 milioni di euro per l'anno 2030, di 500 milioni di euro per ciascuno degli

anni 2031 e 2032 e di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036 ».

2. Sono autorizzate le variazioni delle dotazioni finanziarie relative alle autorizzazioni di spesa indicate nell'allegato I annesso al presente decreto.

3. All'articolo 5 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il terzo periodo è inserito il seguente: « Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può essere riconosciuta al coordinatore del CISMI un'indennità di funzione nel limite dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 e a valere sulle risorse ivi previste e comunque non superiore a 25.000 euro. »;

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

« *I-bis.* In deroga alle previsioni di cui al comma 1, terzo periodo, e fermo restando il limite di spesa di cui al comma 3, l'incarico di coordinatore del CISMI può essere conferito con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ad un professore universitario di I fascia, che viene collocato in aspettativa per l'intera durata dell'incarico ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, con conservazione del trattamento economico in godimento, che è posto integralmente a carico del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L'incarico di coordinatore ha una durata non inferiore a tre anni ed è rinnovabile una sola volta. Al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di cui al comma 3, per l'intera durata dell'incarico è reso contestualmente indisponibile all'interno del contingente di cui al comma 1 il posto destinato al dirigente di ricerca. ».

4. L'articolo 5-*quinquies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è abrogato.

5. All'articolo 1, comma 238, terzo periodo, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, le parole: « e all'importo di euro 7.309.900 annui a decorrere dall'anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « , all'importo di 7.309.900 euro per l'anno 2021 e all'importo di 10.883.900 euro a decorrere dall'anno 2022 ».

6. Agli oneri derivanti dal comma 5 si provvede mediante utilizzo delle risorse rinvenienti dall'abrogazione di cui al comma 4.

7. All'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Qualora l'importo dei lavori risulti inferiore a 100.000 euro, l'esecuzione degli interventi di manutenzione ordinaria ovvero di manutenzione straordinaria, di cui alle lettere a) e b) del comma 2, può essere curata direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici degli immobili. ».

8. All'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 3 e 4, le parole « Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

b) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

c) al comma 5-bis, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili » e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: « La Direzione generale del personale, del bilancio, degli affari generali e della gestione sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Dipartimento per la mobilità sostenibile. ».

9. Al fine di semplificare le procedure per digitalizzazione e la pubblicità degli atti mediante trascrizione nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto e per l'annotazione sulla licenza di navigazione, al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 17, comma 2, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

b) all'articolo 24, comma 2, le parole: « venti giorni », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni »;

c) all'articolo 58, comma 1, le parole: « venti giorni » sono sostituite dalle seguenti: « sessanta giorni ».

10. All'allegato A, punto 10), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole « e Monopoli » sono sostituite dalle seguenti: « , Monopoli e Termoli ».

N.B. Per l'Allegato I si rinvia all'Atto Senato 2646, pag. 112.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

9.6 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 6, inserire il seguente: «6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Fermo restando quanto previsto, in relazione agli interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 febbraio 2021,

ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, dagli articoli 9, 10 e 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, e dal titolo II della parte I del medesimo decreto-legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nei limiti delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, effettua il monitoraggio dell'osservanza dei termini procedurali di cui al comma 3, segnalando alla regione competente eventuali ritardi, proponendo eventuali interventi correttivi ed assegnando alla regione un termine non superiore a trenta giorni per la conclusione del procedimento. In caso di inosservanza del termine assegnato ai sensi del primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili propone l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.»

9.7 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Sostituire il comma 7 con i seguenti:

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

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

nell'ambito del Sistema delle Manutenzioni. Tutti gli interventi curati direttamente dalle Amministrazioni utilizzatrici sono comunicati all'Agenzia del demanio preventivamente, al fine del necessario coordinamento con le attività poste in essere ai sensi delle lettere a), b) e c) e, nel caso di immobili in locazione passiva, al fine di verificare le previsioni contrattuali in materia";

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

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

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

9.14 (testo 2)

La Commissione

V. testo 3

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

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

9.14 (testo 3)

La Commissione

Approvato*Dopo il comma 8 inserire il seguente:*

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

9.16 (testo 2)

La Commissione

Approvato*Dopo il comma 8 inserire il seguente:*

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

9.27 (testo 3)

La Commissione

Approvato*Dopo il comma 9 inserire il seguente:*

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

9.29

La Commissione

Approvato

Sostituire il comma 10 con il seguente:

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

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

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

9.30 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

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

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

9.34

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

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

9.38

DE FALCO

Improponibile

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

«10-bis. Al fine di assicurare l'esercizio delle funzioni amministrative e di vigilanza e controllo nonché l'attuazione delle disposizioni urgenti in materia di sicurezza nel settore del trasporto marittimo di cui all'articolo 4

comma 1 bis del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in deroga a quanto previsto dall'articolo 655 del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, il personale di cui all'articolo 937, comma 1, lettera a) e c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in servizio al 1.01.2007 quale vincitore di concorso di rafferma, che non risulta decaduto dal diritto di attivare la tutela giurisdizionale con riferimento al concorso bandito dal Ministero dei Trasporti con decreto pubblicato in Gazzetta Ufficiale, 4 Serie Speciale, n. 67 del 24 agosto 2007, è immesso, a domanda, da presentare entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con il grado di cui all'articolo 628, comma 1, lettera c), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, nel ruolo di cui all'articolo 812, comma 1, lettera n), decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, ove viene iscritto nel termine di venti giorni successivi a quello di pubblicazione del medesimo concorso, fino ad un massimo di 3 unità, previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 1058 decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

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

9.39 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

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

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

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

post lauream nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

3-ter. La Scuola Nazionale dell'Amministrazione, previo accreditamento ai sensi del decreto ministeriale 14 dicembre 2021, n. 226, anche in deroga al requisito di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), relativamente al numero minimo di docenti per la formazione del collegio del dottorato, comunque non inferiore a sei, individuati anche tra professori universitari sulla base di una convenzione con l'Ateneo di appartenenza secondo le modalità, in quanto compatibili, di cui all'art. 6, comma 11, della legge 30 dicembre 2010, n. 240, può altresì emanare bandi per corsi di dottorato in Scienze della Pubblica amministrazione, e in favore di un massimo di otto candidati, fino al raggiungimento, a regime, di un numero di frequentatori non superiore a trentadue unità nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente."

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

Conseguentemente

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

9.42 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

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

9.47

La Commissione

Approvato

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

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

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

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

9.48 (testo 2)

La Commissione

Approvato

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

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

G9.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Respinto

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

premessi che:

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

per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incre-

menti dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti;

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto "Ristori" e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro;

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

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

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

impegna il Governo:

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

G9.2

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Improponibile

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

premesso che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di

valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neocostituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

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

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

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

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

impegna il Governo:

a dare piena attuazione per la legge 6 novembre 2012, n. 190, detta "anticorruzione" e segnatamente con l'articolo 1, comma 4, lettera e), comma 5, lettera b) e comma 10, lettera b), dove si impone di assicurare la rotazione

dei dirigenti nei settori particolarmente esposti alla corruzione, nei confronti del menzionato dirigente, che da venticinque anni è interlocutore, senza soluzione di continuità ma solo con avanzamenti di carriera, dei concessionari autostradali;

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

G9.3

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Improponibile

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

premesso che:

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

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

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

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

incredibilmente, il 6 aprile 2020, la Direzione generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali del Ministero, in persona del direttore Felice

Morisco, stipulava con la società autostradale un atto aggiuntivo alla Convenzione unica del 9 luglio 2007, in cui si conferma al 31 dicembre 2026 la durata della concessione, ritenendo assolta la condizione di cui all'articolo 4, comma 2 della Convenzione del 2007, che richiedeva il progetto definitivo dell'intera autostrada Valdastico Nord, "in funzione dell'approvazione del 1° Lotto funzionale" della medesima, "con delibera CIPE n. 21/2013";

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

impegna il Governo:

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

ARTICOLO 10 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 10.

(Disposizioni urgenti in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto, nonché per la funzionalità del Consiglio superiore dei lavori pubblici)

1. Al decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 44, comma 3, quarto periodo, le parole « degli interventi » sono sostituite dalle seguenti: « di tutti gli interventi » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In relazione agli interventi di cui all'Allegato IV del presente decreto, per la cui realizzazione è nominato un 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 quanto previsto dal quarto periodo del presente comma, si applica, altresì, la riduzione dei termini prevista dal medesimo articolo 4, comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 32 del 2019, compatibilmente con i vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, ivi inclusi quelli previsti dalla direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011. »;

b) all'articolo 44, al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, »;

c) all'articolo 46, comma 1, quinto periodo, dopo le parole « all'articolo 44, comma 4 » sono inserite le seguenti: «, tenuto conto delle preminenti esigenze di appaltabilità dell'opera e della sua realizzazione entro i termini previsti dal PNRR ovvero, in relazione agli interventi finanziati con le risorse del PNC dal decreto di cui al comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101. ».

2. In considerazione degli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione ai progetti di fattibilità tecnica ed economica di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo pari o superiore ai 100 milioni di euro da sottoporre obbligatoriamente, in base alle vigenti disposizioni, al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si applica, per gli anni 2022 e 2023, quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, e, al fine di assicurare la funzionalità del medesimo Consiglio è autorizzata la spesa di euro 1.600.000 per l'anno 2022 e di euro 3.200.000 per l'anno 2023, a valere sulle risorse di cui al comma 5.

3. La disposizione di cui al comma 2 si applica esclusivamente ai progetti sottoposti al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. È escluso il rimborso delle somme già versate, alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, secondo periodo, del decreto-legge 30 novembre 2005, n. 245, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 gennaio 2006, n. 21, in relazione ai progetti di cui al comma 2.

4. In considerazione dell'esigenza di garantire che lo svolgimento delle procedure di dibattito pubblico di cui articolo 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, risulti coerente con i tempi di realizzazione degli investimenti pubblici di cui all'articolo 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è autorizzata, per il finanziamento delle attività della Commissione nazionale per il dibattito pubblico di cui al comma 2 dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 50 del 2016, la spesa di euro 150.000 per l'anno 2022 e di euro 300.000 per l'anno 2023.

5. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 4, quantificati in complessivi euro 1.750.000 per l'anno 2022 e di euro 3.500.000 per l'anno 2023 mediante corrispondente utilizzo delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

10.7

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

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

10.12 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Apportare le seguenti modifiche:

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

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

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

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto

legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

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

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

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

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

10.13 (testo 2)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 5 aggiungere i seguenti:

«*5-bis.* In ottemperanza alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2021 per l'adeguamento delle decisioni di investimento pubblico ai principi di coerenza e compatibilità con il raggiungimento degli Obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma *12-octies*, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n.55, promuove, d'intesa con il comune di Genova, la regione Liguria, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana s.p.a., nell'ambito del Progetto unico previsto dal comma *12-septies* del citato articolo 4, la realizzazione di un progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana

delle aree del comune di Genova, interessate dal progetto ferroviario "Potenziamento Genova- Campasso" di cui al medesimo comma 12-*septies*, denominato "Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova" finalizzato ad una maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'intervento infrastrutturale ferroviario ed a realizzare un miglioramento del contesto urbano.

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

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

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

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

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

G10.1

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

la linea Cuneo - Ventimiglia - Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermenagna e numerose gallerie scavate nella montagna;

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

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

impegna il Governo

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

(*) Accolto dal Governo

G10.4

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante "Disposizioni urgenti per la sicu-

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

premessi che:

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

il nuovo ponte tra Colorno (PR) e Casalmaggiore (CR) è da anni atteso sul territorio, soprattutto dopo la lunga chiusura per manutenzione straordinaria dal settembre 2017 al giugno 2019 che ha imposto a pendolari e trasportatori lunghe deviazioni e gravi disagi; il ponte insiste sulla ex SS 343 Asolana che è stata trasferita alla competenza di ANAS dall'aprile 2021 e viene chiuso ogni 2 o 3 mesi per manutenzioni, segno della vetustà del manufatto che, si dice, abbia una vita limitata e pertanto debba essere sostituito entro il 2029;

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

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

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

il decreto interministeriale MIT - MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (Legge 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e

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

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

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

impegna il Governo

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

(*) Accolto dal Governo

ARTICOLO 11 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 11.

(Disposizioni urgenti sull'utilizzo di dispositivi di protezione delle vie respiratorie)

1. All'articolo 10-*quater* del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 giugno 2021, n. 87, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) all'alinea, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 »;

2) il numero 1 è abrogato;

b) al comma 2, secondo periodo, le parole « 15 giugno 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre 2022 ».

2. Per lo svolgimento degli esami di Stato conclusivi del primo e del secondo ciclo di istruzione, nonché degli esami conclusivi dei percorsi degli istituti tecnici superiori, per l'anno scolastico 2021-2022, non si applica la misura di sicurezza di cui all'articolo 3, comma 5, lettera a), del decreto-legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021.

EMENDAMENTO E ORDINE DEL GIORNO

11.1

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO, CIAMPOLILLO (*)

Respinto

Sopprimere il comma 1.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

G11.1

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Non posto in votazione (*)

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

impegna il Governo:

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

(*) Accolto dal Governo come raccomandazione

ARTICOLO 12 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 12.

(Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC)

1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8 comma 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.

EMENDAMENTI

12.1

NUGNES, LA MURA

Respinto

Sopprimere l'articolo.

12.4 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Apportare le seguenti modificazioni:

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

b) *dopo il comma 1, inserire i seguenti:*

«1-bis Nell'ambito delle esigenze connesse ai complessivi adempimenti riferiti al PNRR ed al fine di accelerare le procedure di individuazione degli aventi diritto, di assegnazione e erogazione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 26, comma 7 del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, assicurando altresì il necessario supporto alle amministrazioni centrali e locali e una costante verifica sullo stato di attuazione delle procedure di gara per gli interventi ammissibili a finanziamento ai sensi del citato articolo 26, comma 7, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad istituire, per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, due posizioni dirigenziali di livello non generale. Alla copertura delle predette due posizioni

dirigenziali di livello non generale si provvede attraverso l'indizione di concorsi pubblici o anche, per il triennio 2022-2024, in deroga alle percentuali stabilite dall'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165.

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

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

12.6 (testo 3)

La Commissione

Approvato

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

12.12 (testo 4)

La Commissione

Approvato

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«*1-bis.* Anche al fine di garantire il supporto alle Amministrazioni locali titolari di interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per gli adempimenti di monitoraggio, controllo e rendicontazione dei finanziamenti destinati all'attuazione degli stessi, con particolare riferimento al controllo sul divieto di doppio finanziamento, sui conflitti d'interesse nonché all'espletamento dei controlli antimafia previsti dalla normativa vigente, il Ministero dell'interno e il Ministero dell'economia e delle finanze in relazione

alle rispettive competenze sono autorizzati, per il biennio 2022-2023, a reclutare con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, in aggiunta alle vigenti facoltà assunzionali, nei limiti della vigente dotazione organica, un contingente di 700 unità di personale da inquadrare nell'Area III, posizione economica F1, di cui 400 unità per le esigenze del Ministero dell'interno e in particolare delle Prefetture-Uffici territoriali del Governo e 300 unità per le esigenze del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e in particolare per le Ragionerie territoriali dello Stato, senza il previo svolgimento delle procedure di mobilità, mediante l'indizione di apposite procedure concorsuali pubbliche o lo scorrimento delle vigenti graduatorie di concorsi pubblici. A tal fine è autorizzata la spesa di euro 2.624.475 per l'anno 2022 e di euro 31.493.700 a decorrere dall'anno 2023.

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

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

1-quinquies. Agli oneri di cui ai commi *1-bis* e *1-quater*, pari a euro 2.624.475 per l'anno 2022 e a euro 32.493.700 annui a decorrere dall'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando, per 1.449.364 di euro per l'anno 2022 e 17.892.368 euro annui a decorrere dall'anno 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno e, per 1.175.111 euro per l'anno 2022 e 14.601.332 euro annui a decorrere 2023, l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze.

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

Al comma 2 dopo le parole «I comandi o distacchi» sono inserite le seguenti: «del personale non dirigenziale»

Al comma 3, primo periodo le parole «per il personale non dirigenziale» sono soppresse.»

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI
DOPO L'ARTICOLO 12

12.0.1000

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

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

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

12.0.2000 (testo 2)

La Commissione

V. testo 3

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

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

12.0.2000 (testo 3)

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Misure urgenti per le infrastrutture culturali)

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge.»

12.0.26

La Commissione

Approvato

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Clausola di salvaguardia)

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

ARTICOLO 13 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 13.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

EMENDAMENTI ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI
CONVERSIONE

X1.100/2

MALLEGNI, VONO, GALLONE, PAGANO (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/9

MALLEGNI, VONO, GALLONE, PAGANO (*)

Approvata la parte evidenziata in neretto. Votato per parti separate.

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

a) sopprimere il secondo periodo;

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/100

LUPO, DI GIROLAMO, CASTALDI

Ritirato

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

X1.100/16

MALLEGNI, VONO, GALLONE, PAGANO (*)

Respinto

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

«si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi S.p.A., nonché delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. fatta eccezione per il personale di queste impegnato nei contratti di cui al comma 6, titolare, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. Anas S.p.A. è altresì, obbligata ad assumere, per assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo e, alla cessazione dei contratti di cui al comma 6, l'ulteriore personale delle società Parchi Global Service S.p.A. e Infraengineering S.r.l. oggi impegnato nei contratti di cui al comma 6, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi S.p.A., da Parchi Global Service S.p.A. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto

economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società.»

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/20

MALLEGNI, BOCCARDI, VONO, GALLONE, DAMIANI, BARACHINI, PAGANO (*)

Respinto

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

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

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/30

MALLEGNI, BOCCARDI, VONO, GALLONE, DAMIANI, BARACHINI, PAGANO (*)

Respinto

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

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100/35

MALLEGNI, VONO, GALLONE, PAGANO (*)

Respinto

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

a) *sostituire il comma 4 con il seguente:*

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

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

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

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

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

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

c) al comma 6 sopprimere l'ultimo periodo.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

XI.100/37

MALLEGNI, VONO, GALLONE, PAGANO (*)

Respinto

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

«4-bis. ANAS S.p.a. subentra nei contratti di finanziamento attivati da Strada dei Parchi s.p.a. per la realizzazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle autostrade A24 ed A25 e dei correlati contratti

di copertura del rischio tasso, e di tanto si terrà conto nella determinazione dell'indennizzo di cui all'articolo 1, comma 1.»

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

X1.100

La Commissione

Approvato nel testo emendato

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

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

Conseguentemente:

a) *all'articolo 7, sopprimere il comma 4;*

b) *dopo l'articolo 7, inserire i seguenti:*

Art. 7-bis

(Disposizioni urgenti in materia di concessioni e infrastrutture autostradali)

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

2. Il concedente è autorizzato a trattenere dall'ammontare determinato ai sensi del comma 1, l'importo corrispondente all'eventuale credito vantato da ANAS s.p.a., a titolo di prezzo di concessione, nei confronti del concessionario. Le somme trattenute sono versate ad ANAS s.p.a. nei termini e secondo le modalità definite con la medesima società e d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, anche tenendo conto del flusso di cassa derivante dai proventi della gestione dell'infrastruttura autostradale eventualmente affidata

ad ANAS s.p.a. ai sensi dell'articolo 35, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8. Sulle somme trattenute non decorrono ulteriori interessi.

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

4. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 26 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 266 del 26 ottobre 2020, e alla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica n. 25 del 25 giugno 2020, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 264 del 24 ottobre 2020, nelle more della definizione del procedimento per l'affidamento di detti interventi, è disposta la proroga di ulteriori due anni, fino al 3 agosto 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 88 del 18 novembre 2010, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 195 del 26 agosto 2011, nonché la proroga di ulteriori due anni, fino al 10 dicembre 2024, del termine previsto per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal medesimo Comitato interministeriale con la delibera n. 51 del 2 agosto 2013, pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 2 del 3 gennaio 2014. Agli eventuali oneri aggiuntivi derivanti dai conseguenti provvedimenti di esproprio si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 2, comma 2-*terdecies*, ultimo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

Art. 7-*ter*

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

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

del presente comma si applica, ancorché non sottoposti a visto e registrazione della Corte dei conti, la disciplina prevista dall'articolo 1, comma 1, quarto periodo, della legge 14 gennaio 1994, n. 20.

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

a) effettuazione degli interventi di manutenzione ordinaria;

b) completamento degli interventi di cui all'articolo 52-*quinquies* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 e di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, a valere sulle risorse previste dalle citate disposizioni;

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

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

a) si avvale, con rimborso dei relativi oneri ed a valere sulle risorse di cui al comma 8, del personale della società Strada dei Parchi s.p.a., nonché delle società Parchi Global Service s.p.a. e Infraengineering S.r.l., titolare alla data dell'8 luglio 2022, data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, di un contratto di lavoro subordinato alle dipendenze di dette società e assegnato, alla medesima data, allo svolgimento del servizio autostradale, con esclusione del personale inquadrato come dirigente. ANAS s.p.a. è, altresì, autorizzata ad assumere, nella misura necessaria ad assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 2, il personale di cui al primo periodo, che, a tal fine, non è tenuto ad osservare i termini di preavviso previsti in caso di dimissioni volontarie e che viene inquadrato, fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, secondo le previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla medesima ANAS, in un livello corrispondente a quello riconosciuto da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global

Service s.p.a. o da Infraengineering S.r.l., con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Al personale assunto da ANAS s.p.a. ai sensi del presente comma continuano ad applicarsi, purché impiegato nello svolgimento del servizio autostradale relativo alle autostrade A24 e A25 e in deroga alle previsioni di cui al secondo periodo, le condizioni economiche e normative previste dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato da Strada dei Parchi s.p.a., da Parchi Global Services s.p.a. o da Infraengineering S.r.l. con salvaguardia, ad ogni effetto economico e normativo, del livello di inquadramento e dell'anzianità lavorativa maturata presso dette società. Il personale assunto da ANAS s.p.a., ai sensi del secondo periodo, è trasferito, con esclusione del diritto d'opzione e fatta salva la possibilità di detto personale di rassegnare le proprie dimissioni con gli effetti di cui all'articolo 2119, primo comma, del codice civile, alla società di cui al articolo 2, comma 2-*sexies*, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, entro la data indicata con il decreto di cui al comma 2-*septies* del medesimo articolo 2 ovvero, se posteriore, a quella dell'effettivo affidamento a detta società della titolarità della concessione relativa alla rete autostradale costituita dalle autostrade A24 e A25;

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

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

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

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

5. In caso di inosservanza degli obblighi di cui al comma 4, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 340 del codice penale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è un nominato un commissario ad acta che si sostituisce agli organi di amministrazione delle società di cui al medesimo comma 4 ai fini della messa a disposizione della documentazione e dei beni indicati nel citato comma 4. Nello svolgimento della propria attività, il commissario ad acta può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, della collaborazione dei militari della Guardia di finanza, che agiscono con i poteri e le facoltà previsti dai decreti del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e 29 settembre 1973, n. 600, e dalle altre disposizioni tributarie, nonché della collaborazione di altri organi dello Stato.

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

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

effetto economico e normativo, dell'anzianità lavorativa maturata presso la detta società.

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

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

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

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

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

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

*Art. 7-*quater**

(Disposizioni finanziarie)

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

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

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

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

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

c) dopo l'articolo 12 inserire il seguente:

*Art. 12-*bis**

(Accelerazione dei giudizi amministrativi in materia di PNRR)

1. Al fine di consentire il rispetto dei termini previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), qualora risulti anche sulla base di quanto rappresentato dalle amministrazioni o dalle altre parti del giudizio che il ricorso ha ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, in caso di accoglimento della istanza cautelare, il tribunale amministrativo regionale, con la medesima ordinanza, fissa la data di discussione del merito alla prima udienza successiva alla scadenza del termine di trenta giorni dalla data di deposito

dell'ordinanza, disponendo altresì il deposito dei documenti necessari e l'acquisizione delle eventuali altre prove occorrenti. In caso di rigetto dell'istanza cautelare da parte del tribunale amministrativo regionale, ove il Consiglio di Stato riformi l'ordinanza di primo grado, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la fissazione dell'udienza di merito. In tale ipotesi, si applica il primo periodo del presente comma e il termine di trenta giorni decorre dalla data di ricevimento dell'ordinanza da parte della segreteria del tribunale amministrativo regionale, che ne dà avviso alle parti. Nel caso in cui l'udienza di merito non si svolga entro i termini previsti dal presente comma, la misura cautelare perde efficacia, anche qualora sia diretta a determinare un nuovo esercizio del potere da parte della pubblica amministrazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

8. Nelle ipotesi in cui, prima della data di entrata in vigore del decreto-legge 7 luglio 2022, n. 85, la misura cautelare sia già stata concessa, qualora il ricorso abbia ad oggetto qualsiasi procedura amministrativa che riguardi opere o interventi finanziati in tutto o in parte con le risorse previste dal PNRR, l'udienza per la discussione del merito è anticipata d'ufficio entro il termine del comma 1. In tale ipotesi si applicano le ulteriori disposizioni contenute nel presente articolo.

PROPOSTA DI COORDINAMENTO

Coord. 1

La Commissione

V. testo 2

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

All'articolo 1:

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

al comma 3:

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

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

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

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

All'articolo 2:

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

All'articolo 3:

al comma 1:

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

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

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

al comma 4:

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

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

al comma 5:

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

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

All'articolo 4:

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

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

al comma 4:

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

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

All'articolo 5:

al comma 1:

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

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

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

All'articolo 6:

al comma 1:

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

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

All'articolo 7:

al comma 1:

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

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

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

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

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

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

All'articolo 8:

al comma 2:

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

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

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

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

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

al comma 9:

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

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

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

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

All'articolo 9:

al comma 1:

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

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

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

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

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

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

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

All'articolo 10:

al comma 1:

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

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

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

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

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

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

All'articolo 12:

al comma 1:

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

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

Coord. 1 (testo 2)

La Commissione

Approvata

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

All'articolo 1:

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

al comma 3:

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

alla lettera b), capoverso 427-bis, secondo periodo, le parole: «programma di cui al comma 422» sono sostituite dalle seguenti:

«programma dettagliato di cui al comma 422 del presente articolo»; e le parole: «del decreto legislativo 18 aprile» sono sostituite dalle seguenti: «del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile»;

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

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

All'articolo 2:

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

All'articolo 3:

al comma 1:

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

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

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

al comma 4:

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

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

al comma 5:

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

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

All'articolo 4:

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

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

al comma 4:

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

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

All'articolo 5:

al comma 1:

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

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

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

All'articolo 6:

al comma 1:

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

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

All'articolo 7:

al comma 1:

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

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

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

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

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

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

All'articolo 8:

al comma 2:

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

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

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

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

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

al comma 9:

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

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

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

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

All'articolo 9:

al comma 1:

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

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

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

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

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

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

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

All'articolo 10:

al comma 1:

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

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

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

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

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

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

All'articolo 12:

al comma 1:

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

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

All'Allegato I:

*dopo le parole: «articolo 9, comma 2», inserire le seguenti: «im-
porti in milioni di euro».*

N.B. Per i restanti emendamenti, tutti ritirati, si rinvia al Fascicolo n. 2, An-
nesso, del 28 luglio 2022 .

Allegato B**Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2646 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.

La Commissione, affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisiti gli elementi informativi forniti dal Governo, preso atto che:

in relazione all'articolo 1, viene confermato che dall'attuazione della disposizione non derivano effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica differenti rispetto a quelli già scontati a legislazione vigente, e altresì che agli oneri derivanti dall'autorizzazione, in favore della società Giubileo 2025, di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, ad affidare gli interventi per la messa in sicurezza e la manutenzione delle strade comunali di Roma, mediante apposite convenzioni, ad ANAS S.p.A., si provvede a valere sulle risorse alla Città metropolitana di Roma Capitale con il decreto di cui all'articolo 1, comma 406, della legge n. 234 del 2021, nonché sulle risorse dei rispettivi bilanci di Roma Capitale e della Città metropolitana di Roma Capitale, senza pregiudicare in alcun modo gli equilibri di bilancio;

- in relazione all'articolo 2, si rappresenta che la disposizione, alla luce delle economie rinvenute negli ultimi anni, introduce un'autorizzazione di spesa che consente l'utilizzo di risorse per le ulteriori finalità individuate dalla stessa e tese a rafforzare l'attività di vigilanza sulle dighe e sul loro esercizio;

- in relazione all'articolo 3, con riguardo alla copertura individuata dal comma 4 per gli oneri derivanti dal comma 1, si assicura la disponibilità delle risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse;

- in relazione all'articolo 4, con riguardo alla copertura individuata dal comma 3 per gli oneri derivanti dai commi 1 e 2, si assicura la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse. Con riferimento al comma 4, si precisa che la modifica operata alla lettera l) del comma 2 dell'articolo 95, riguardante gli introiti derivanti dai canoni riscossi dal Comune di Venezia per gli scarichi civili e quelli relativi alle aziende altigiane

produttive, agli enti assistenziali e alle aziende turistiche ricettive della ristorazione, non produce effetti finanziari e, in particolare, non determina una riduzione di entrate per l'Autorità per la Laguna di Venezia, in quanto i citati introiti risultano all'attualità già inseriti quali poste di bilancio del Comune di Venezia, ai sensi dell'articolo 10, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 18 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 71 del 1990. In relazione ai possibili effetti finanziari derivanti dalla rimodulazione prevista dal comma 5, si rappresenta che la disposizione non determina un impatto sui saldi di finanza pubblica differente rispetto a quello già scontato a legislazione vigente, in quanto si limita a consentire la possibilità per il Comitato istituzionale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna di provvedere, oltre che alla ripartizione delle risorse disponibili a legislazione vigente e assegnate per il piano degli interventi nell'ambito della Laguna di Venezia, anche ad una rimodulazione di tali risorse;

- in relazione all'articolo 5, si assicura, con riguardo alla copertura finanziaria per l'anno 2022 mediante utilizzo del Fondo per il riaccertamento dei residui passivi perenti di parte corrente dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la disponibilità delle predette risorse e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse;

- in relazione all'articolo 6, viene confermato che le semplificazioni e le riduzioni di termini recate dalla disposizione non determinano effetti finanziari sugli interventi previsti a legislazione vigente differenti rispetto a quelli già scontati nei tendenziali. Si evidenzia inoltre che la disposizione non attribuisce nuove competenze alla Commissione speciale PNRR-PNIEC, ma si limita ad applicare ai procedimenti di competenza della Commissione VIA esclusivamente i termini procedurali previsti dall'articolo 8, comma 2-*bis*, del decreto legislativo n. 152 del 2006;

- in relazione all'articolo 7, viene rappresentato in via preliminare che la divergenza fra l'ammontare degli incrementi tariffari previsti in relazione tecnica, pari al 19 per cento, e gli incrementi riportati nella relazione illustrativa, pari al 24 per cento, deriva da un mero errore formale. Ciò premesso, in relazione agli effetti finanziari derivanti dalla sospensione dell'incremento delle tariffe di pedaggio delle Autostrade A 24 e A 25, di cui al comma 4 della disposizione, viene osservato che, anche considerando l'entità complessiva degli incrementi tariffari sospesi e un volume di ricavi da pedaggio nel 2022 equivalente a quello pre-pandemico, sussisterebbe un'adeguata copertura degli effetti finanziari ed economici conseguenti, come risulta dalle tabelle ivi allegate. Si evidenzia infine che il concessionario ha, volontariamente e unilateralmente, deciso di non applicare l'ipotetico incremento maturato nel primo semestre 2022 e, pertanto, ha rinunciato a conseguire maggiori ricavi nel periodo;

- in relazione all'articolo 8, con riguardo alla ripartizione del finanziamento tra le diverse finalità, allo scopo di individuare la quota parte assorbita dall'implementazione e sviluppo della banca dati e quella destinata alle competenze attribuite all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, viene prodotta una tabella ove si riportano le stime previsionali

relative all'utilizzo per il 2002 dell'importo di 5,2 milioni di euro. Con riferimento al comma 3, in merito alla facoltà attribuita all'Osservatorio di stipulare convenzioni con altre amministrazioni ed enti, nel sottolineare che la predetta stipulazione dovrà necessariamente avvenire nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, non si hanno osservazioni in ordine all'eventuale inserimento di una clausola di invarianza finanziaria. In relazione alle disposizioni di cui ai commi da 9 e 11, si rappresenta che esse attribuiscono non una mera facoltà, bensì un obbligo in capo agli enti concedenti o affidanti di effettuare le attività manutentive nei termini stabiliti: sarà pertanto cura di tali enti, nell'ambito della propria autonomia gestionale e organizzativa, provvedere all'esercizio del potere sostitutivo, in maniera tale da consentire una perfetta composizione, anche temporale, degli oneri sostenuti. Parimenti tali enti, nelle more dell'effettuazione degli interventi manutentivi programmati, nonché durante il loro svolgimento, provvederanno, nell'ambito dei propri bilanci e sulla base delle proprie risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, a individuare le risorse necessarie all'istituzione della Commissione tecnica indipendente ai fini dell'istruttoria necessaria all'esercizio dei sistemi di trasporto in ambito metropolitano, prescrivendo le necessarie misure di mitigazione, nonché le modalità di controllo e delle periodiche verifiche di sicurezza. In relazione al comma 12, vengono confermati gli effetti sui tre saldi di finanza pubblica, tenuto conto della natura degli interventi che presentano analoghe caratteristiche tecniche e tempistiche realizzative, nonché delle informazioni più aggiornate già considerate nei quadri tendenziali di finanza pubblica sottostanti il Documento di economia e finanza 2022;

- in relazione all'articolo 9, confermandosi quanto già indicato nella relazione tecnica, si ribadisce la neutralità della disposizione su tutti i saldi di finanza pubblica, atteso che si tratta di rimodulazioni di specifici interventi, finanziati con il riparto del Fondo investimenti delle amministrazioni centrali, i cui effetti sono stati già scontati sui saldi di finanza pubblica, aventi analoghe caratteristiche tecniche e tempistiche realizzative;

- in relazione all'articolo 10, con riguardo ai profili di quantificazione di cui ai commi 2 e 4, si rappresenta che è stato previsto che vengano sottoposti a dibattito pubblico 15 progetti nell'anno 2022 e 30 progetti nell'anno 2023, ad un costo medio affrontato dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico di 10.000 euro per ciascun progetto. In relazione alla copertura individuata dal comma 5 per gli oneri derivanti dai commi 2 e 4, si assicura la disponibilità delle risorse di cui al Fondo di parte corrente di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e l'assenza di pregiudizi nei confronti delle finalità previste a legislazione vigente a valere sulle medesime risorse, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, all'articolo 8, comma 3, dopo le parole: «può stipulare» delle seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.»

Il parere è altresì reso con le seguenti osservazioni:

- con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli 2, commi 2 e 3, 3, comma 4, lettera *b*), 4, comma 3, lettera *b*), 5, comma 1, capoverso *7-quinquies*, lettera *a*) e 10, comma 5, si segnala che la copertura finanziaria non appare pienamente in linea con le regole di contabilità e finanza pubblica;

- in relazione all'articolo 7, comma 4, si rappresenta il rischio che, dalla ulteriore proroga della sospensione degli incrementi tariffari dei pedaggi autostradali, possano derivare contenziosi, con possibili oneri a carico della finanza pubblica; con riferimento all'articolo 8, commi da 9 a 11, che pone a carico degli enti concedenti o affidanti l'obbligo di effettuare le attività manutentive in caso di mancata o ritardata effettuazione degli interventi manutentivi e di costituire una Commissione tecnica indipendente per la valutazione dell'effettivo stato di manutenzione del sistema di trasporto interessato dall'intervento, la mancanza nella relazione tecnica di una stima di massima di tali costi, degli enti coinvolti e delle risorse dei relativi bilanci che potranno essere destinate a tali finalità, non appare in linea con l'articolo 19 della legge n. 196 del 2009.

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 1.0.1, 1.0.2, 1.0.3, 1.0.4, 1.0.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.6, 2.0.7, 2.0.8, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9, 3.10, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.3, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8, 4.2, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.0.1, 4.0.2, 4.0.3, 4.0.4, 4.0.5, 4.0.6, 4.0.7, 4.0.8, 4.0.9, 4.0.10, 4.0.11, 4.0.12, 5.1, 5.2, 5.3, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3, 5.0.4, 5.0.5, 5.0.6, 5.0.7, 6.8, 6.9, 6.10, 6.11, 6.12, 6.13, 6.13 (testo 2), 6.15, 6.16, 6.17, 6.18, 6.19, 6.20, 6.22, 6.23, 6.0.1, 6.0.2, 6.0.4, 7.1, 7.8, 7.9, 7.11, 7.18, 7.19, 7.26, 7.27, 7.28, 7.29, 7.36, 7.82, 7.87, 7.88, 7.93, 7.94, 7.95, 7.96, 7.97, 7.99, 7.100, 7.105, 7.108, 7.110, 7.111, 7.112, 7.113, 7.117, 7.118, 7.119, 7.128, 7.129, 7.130, 7.131, 7.132, 7.133, 7.134, 7.101, 7.103, 7.123, 7.136, 7.137, 7.138, 7.2000, 7.0.1, 7.0.2, 7.0.5, 7.0.6, 7.0.7, 7.0.8, 7.0.9, 7.0.10, 7.0.11, 7.0.12, 7.0.14, 7.0.15, 7.0.16, 7.0.17, 7.0.18, 7.0.20, 7.0.21, 7.0.23, 7.0.24, 7.0.26, 7.0.27, 7.0.30, 7.0.32, 7.0.33, 7.0.34, 7.0.35, 8.3, 8.6, 8.7, 8.8, 8.10, 8.12, 8.13, 8.15, 8.18, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28, 8.29, 8.31, 8.32, 8.33, 8.34, 8.35, 8.36, 8.37, 8.43, 8.49, 8.51, 8.52, 8.53, 8.54, 8.59, 8.60, 8.61, 8.62, 8.63, 8.64, 8.0.1, 8.0.2, 8.0.3, 8.0.4, 8.0.5, 8.0.6, 8.0.7, 8.0.8, 8.0.9, 8.0.10, 8.0.11, 8.0.12, 8.0.13, 8.0.14, 8.0.15, 8.0.16, 8.0.17, 8.0.18, 8.0.19, 8.0.20, 8.0.21, 8.0.23, 8.0.24, 8.0.25, 8.0.26, 8.0.27, 8.0.28, 8.0.29, 8.0.30, 8.0.31, 8.0.32, 8.0.33, 8.0.34, 8.0.35, 8.0.36, 9.1, 9.3, 9.4, 9.4 (testo 2), 9.5, 9.6, 9.8, 9.9, 9.11, 9.13, 9.22, 9.23, 9.35, 9.36, 9.37, 9.38, 9.40, 9.43, 9.44, 9.45, 9.1000, 9.0.1, 9.0.2, 9.0.3, 9.0.4, 9.0.5, 9.0.8, 9.0.10, 9.0.11, 9.0.12, 10.4, 10.5, 10.6, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.0.1, 10.0.2, 10.0.3, 10.0.4, 10.0.5, 10.0.7, 10.0.8, 10.0.9, 10.0.10, 10.0.11, 10.0.12, 10.0.13, 11.0.1, 11.0.2, 12.2, 12.3, 12.4, 12.5, 12.6 (testo 2), 12.9, 12.10, 12.11, 12.12, 12.12 (testo 2), 12.13, 12.14, 12.15, 12.0.1, 12.0.2, 12.0.3, 12.0.4, 12.0.5, 12.0.9, 12.0.10, 12.0.12, 12.0.13, 12.0.14, 12.0.15, 12.0.16, 12.0.17, 12.0.18, 12.0.19, 12.0.20, 12.0.22, 12.0.23 e 12.0.24.

Sull'emendamento 3.0.4 il parere è non ostativo condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla riformulazione della proposta emendativa nella seguente versione:

"Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

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

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

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

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

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

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 155 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2022-2024, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della transizione ecologica.».

Sull'emendamento 6.24, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione delle parole: "131 dicembre 2023" con le seguenti: "31 marzo 2023".

Sull'emendamento 6.0.3, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione, alla lettera *a*), delle parole: "fermi restando i principi posti dalle" con le seguenti: "ferme restando le norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle".

Sull'emendamento 7.80, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione delle lettere *h-ter*) e *h-quater*).

Sull'emendamento 7.91, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione alla sostituzione, al comma 7 del capoverso

"Art. 186-ter" delle parole: "destinata ad alimentare il" con le seguenti: "versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnata al".

Sull'emendamento 7.121, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del comma 4-*bis*.

Sull'emendamento 7.135, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione del capoverso 4-*bis* con il seguente: «4-*bis*. Al fine di accelerare l'effettuazione degli interventi di manutenzione necessari a garantire la viabilità funzionale al superamento del valico del Verghereto ai confini tra la Regione Toscana e la Regione Emilia Romagna e di assicurare una alternativa alla E 45 in caso di emergenza e, in particolare, in via prioritaria, della risoluzione della situazione emergenziale di tratti della ex strada statale 3 *bis* "Tiberina" sottesi al Viadotto Puleto ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, è assegnato ai soggetti gestori, che assumono le funzioni di soggetti attuatori degli interventi, l'importo di 5 milioni per l'anno 2022, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunzionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi, identificati dal CUP, da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Con il medesimo decreto sono individuate le modalità di revoca in caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio o di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130.».

Sull'emendamento 8.58, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, alla lettera *b*), dopo la parola: "riduzione" delle seguenti: "delle proiezioni".

Sull'emendamento 9.7, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, del seguente comma: "7-*ter*. All'articolo 16-*sexies* del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Resta ferma la possibilità per le amministrazioni, le agenzie, la commissione e gli enti indicati al comma 1, per motivate esigenze, previo accordo con la proprietà, di entrare nel possesso anticipato anche di porzioni di immobili, corrispondendo, nei limiti delle risorse disponibili, una somma a titolo di anticipata occupazione, commisurata ai metri quadri delle porzioni occupate e alla durata della predetta anticipata occupazione e comunque non superiore ai tre/dodicesimi del canone annuo congruito; il possesso anticipato non ha effetti sulla durata del contratto di locazione come prevista dalle vigenti disposizioni e dagli specifici accordi contrattuali tra le parti.».

Sugli emendamenti 9.12, 9.15, 9.16, 9.17, 9.18, 9.19, 9.20 e 9.21, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla loro riformulazione nella seguente versione: "Dopo il comma 8, inserire il seguente:

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

Sull'emendamento 9.14, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, in fine, delle seguenti parole: "con oneri a carico degli stessi".

Sull'emendamento 9.39, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'aggiunta, alla fine sia del comma 3-bis che del comma 3-ter, delle seguenti parole "nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente".

Sull'emendamento 10.8, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione del capoverso 4-bis.

Sull'emendamento 10.13, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alle seguenti modifiche da apportare al capoverso 5-quinquies:

- alla lettera b), dopo le parole: "al 2026", siano inserite le seguenti: "e quanto a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029";
- sia soppressa la lettera c).

Il parere è di semplice contrarietà sulle proposte 2.0.4, 10.0.6, 12.0.7 e 12.0.8.

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli ulteriori emendamenti e subemendamenti tramessi 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 X1.100/2, X1.100/9, X1.100/16, X1.100/20, X1.100/30, X1.100/35, X1.100/37 e X1.100/100.

Sull'emendamento 7.98 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione, alla lettera i-ter), delle seguenti parole: "le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 201 e".

Sull'emendamento 9.14 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, dopo le parole: "il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili," delle seguenti: "di concerto con il Ministero dell'istruzione, ".

Sull'emendamento 12.0.2000 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla sostituzione dell'articolo 12-bis con il seguente: "Art. 12-bis (*Misure urgenti per le infrastrutture culturali*) 1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 183, comma 3, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata, per l'anno 2022, di 15 milioni di

euro. Alla copertura degli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di cui all'articolo 183, comma 2, del medesimo decreto-legge."

Su tutti i restanti emendamenti, il parere è non ostativo.

Dichiarazione di voto della senatrice Pergreffi sul disegno di legge n. 2646

Signora Presidente, colleghi senatori, oggi approviamo un provvedimento che contiene alcune misure importanti e per cui noi ci siamo molto spesi; faccio riferimento in particolare alla modifica al codice della strada finalizzata a prevedere che gli esami per la patente di guida siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e non più esclusivamente dai dipendenti dell'ex dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Questo consentirà, almeno in parte, di poter affrontare il problema dei ritardi nell'erogazione dei servizi da parte delle motorizzazioni civili. Molto importante anche la facoltà, per le macchine per uso di persone con disabilità, di poter circolare su percorsi ciclabili e su itinerari ciclopedonali, si tratta di una proposta che portiamo avanti dall'inizio di questa legislatura. Bene anche le semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità e bene anche la misura, contenuta nel decreto, volta a ridurre i tempi di approvazione dei progetti relativi alla costruzione, manutenzione e messa in sicurezza di dighe. Purtroppo però su questo tema era necessario un intervento molto più incisivo.

Il tema dei cambiamenti climatici e della siccità che ha gravemente colpito il nostro Paese è stato affrontato con solerzia in questo decreto. Più volte abbiamo chiesto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di emanare un decreto "siccità" *ad hoc* per fare in modo che venga affrontata la carenza di bacini idrici artificiali per sopperire alla mancanza o alla carenza di acqua che sta diventando ormai strutturale nel nostro Paese nei periodi estivi. Ora occorre utilizzare i fondi a disposizione, compresi quelli del PNRR, al fine di realizzare una capacità di invaso che manca al nostro Paese e che darebbe una risposta importante alla crisi idrica che deve affrontare sia il sistema idropotabile che la nostra agricoltura. Entrambi gravemente penalizzati da decenni di inerzia su questo argomento.

Siamo comunque riusciti, in condizioni non facili, a migliorare il testo: per quanto riguarda le misure relative alla laguna di Venezia, grazie a un emendamento della Lega, si prevede che al fine di eseguire gli interventi di manutenzione necessari all'attivazione funzionale delle barriere del sistema MOSE, il provveditorato predispone gli atti progettuali necessari e acquisisce tutte le autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati mediante conferenza di servizi da indire. Inoltre si prevede che il nuovo Piano morfologico della laguna di Venezia è aggiornato ogni sei anni e individua:

a) gli interventi necessari finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare;

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

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

In tema di funivie di Savona, con un nostro emendamento approvato si ampliano i poteri del commissario straordinario, prevedendo che possa effettuare interventi per il recupero della piena funzionalità tecnica della funivia, garantire continuità dei servizi e il mantenimento degli attuali livelli occupazionali.

Abbiamo introdotto, con nostri emendamenti approvati, procedure semplificate sulle patenti di guida di moto e per le attività di immatricolazione, di carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole.

Abbiamo fatto approvare un emendamento che mira a rafforzare la competitività delle imprese operanti nel settore della distribuzione automobilistica, al fine di pervenire ad un migliore bilanciamento dei rapporti contrattuali tra costruttori automobilistici o importatori e singoli distributori autorizzati nella commercializzazione di veicoli nuovi, favorendo un confronto competitivo tra i medesimi soggetti nella stipula di accordi commerciali e prevenendo possibili abusi nel corso del rapporto contrattuale. Grazie a un emendamento presentato dalla Lega e approvato in Commissione, inoltre, si chiarisce che la disposizione che prevede che gli esami per la patente di guida siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si intende applicata dal 16 giugno 2022, salvando in questo modo 500 dipendenti MIMS abilitati alla funzione di esaminatori.

Siamo riusciti a inserire nel testo del provvedimento una norma che prevede che le risorse per la riqualificazione della viabilità funzionale allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 sono trasferite alla provincia di Lecco, invece che assegnate al soggetto attuatore.

Sempre grazie a un nostro emendamento, in merito al completamento della Roma-Latina e della Cisterna-Valmontone, vengono stanziati risorse per il commissario liquidatore delle società miste regionali Autostrade del Lazio S.p.A., Autostrade del Molise S.p.A., Concessioni autostradali lombarde S.p.A. e Concessioni autostradali piemontesi S.p.A..

Abbiamo posto fine, con una nostra proposta approvata, al cronico problema di sottofinanziamento delle commissioni VIA del Mite, che impediva di raggiungere quella massima efficienza di cui c'è bisogno anche per realizzare il PNRR, e che caricava il tutto di paradosso, dirottando per buona parte su voci di spesa estranee alla VIA le tariffe che le imprese pagano appositamente per avere la VIA.

Siamo dunque riusciti a far approvare una serie di misure che hanno notevolmente migliorato il testo nell'interesse dei cittadini. Anche se resta ancora molto da fare in tema di semplificazione delle procedure per la realizzazione delle opere pubbliche e in tema di potenziamento del sistema dei trasporti e della logistica, su questo provvedimento dichiaro il voto favorevole della Lega .

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Disegno di legge n. 2646. Em. 1.1000, La Commissione	163	162	019	138	005	072	APPR.
<u>2</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 3.8 (testo 2), La Commissione	174	173	015	149	009	080	APPR.
<u>3</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 3.0.4 (testo 2), La Commissione	174	173	006	149	018	084	APPR.
<u>4</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 4.1 (testo 2), La Commissione	176	175	001	166	008	088	APPR.
<u>5</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 4.7, La Commissione	180	179	015	157	007	083	APPR.
<u>6</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 4.0.3 (testo 3), La Commissione	179	178	019	152	007	080	APPR.
<u>7</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 5.2 (testo 3), La Commissione	181	180	006	173	001	088	APPR.
<u>8</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 6.14, La Commissione	178	177	024	150	003	077	APPR.
<u>9</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 6.24 (testo 2), La Commissione	179	178	008	167	003	086	APPR.
<u>10</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 6.0.3 (testo 2), La Commissione	181	180	015	162	003	083	APPR.
<u>11</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.17 (testo 2), La Commissione	183	182	007	171	004	088	APPR.
<u>12</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.30, La Commissione	178	177	006	167	004	086	APPR.
<u>13</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.34, La Commissione	180	179	005	168	006	088	APPR.
<u>14</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.1000, La Commissione	186	185	004	176	005	091	APPR.
<u>15</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.44, La Commissione	183	182	005	172	005	089	APPR.
<u>16</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.51 (testo 2), La Commissione	184	183	006	173	004	089	APPR.
<u>17</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.52, La Commissione	184	183	021	158	004	082	APPR.
<u>18</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.63, La Commissione	182	181	007	171	003	088	APPR.
<u>19</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.68, La Commissione	185	184	006	175	003	090	APPR.
<u>20</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.69, La Commissione	179	178	006	169	003	087	APPR.
<u>21</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.81, La Commissione	183	182	007	157	018	088	APPR.
<u>22</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.98 (testo 3), La Commissione	182	181	006	155	020	088	APPR.
<u>23</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.121 (testo 2), La Commissione	182	181	000	170	011	091	APPR.
<u>24</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.122, La Commissione	185	184	017	157	010	084	APPR.
<u>25</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.133 (testo 2), La Commissione	183	182	008	171	003	088	APPR.
<u>26</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.135 (testo 2), La Commissione	185	184	007	174	003	089	APPR.
<u>27</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.0.19 (testo 3), La Commissione	182	181	007	171	003	088	APPR.
<u>28</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 7.0.22, La Commissione	184	183	008	156	019	088	APPR.
<u>29</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.2 (testo 2), La Commissione	184	183	009	158	016	088	APPR.
<u>30</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.1000, La Commissione	184	183	022	156	005	081	APPR.
<u>31</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.19 (testo 2), La Commissione	185	184	006	175	003	090	APPR.
<u>32</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.24, La Commissione	185	184	010	159	015	088	APPR.
<u>33</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.11 (testo 2), La Commissione	186	185	009	161	015	089	APPR.
<u>34</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.30, La Commissione	183	182	007	156	019	088	APPR.
<u>35</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 8.58 (testo 2), La Commissione	187	186	010	176	000	089	APPR.
<u>36</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.6 (testo 3), La Commissione	186	185	008	162	015	089	APPR.
<u>37</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.7 (testo 2), La Commissione	180	179	008	168	003	086	APPR.
<u>38</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.14 (testo 3), La Commissione	186	185	007	175	003	090	APPR.
<u>39</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.16 (testo 2), La Commissione	182	181	007	171	003	088	APPR.
<u>40</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.27 (testo 3), La Commissione	182	181	006	172	003	088	APPR.
<u>41</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.29, La Commissione	183	182	011	171	000	086	APPR.
<u>42</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.30 (testo 2), La Commissione	182	181	011	170	000	086	APPR.
<u>43</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.34, La Commissione	179	178	011	167	000	084	APPR.
<u>44</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.39 (testo 2), La Commissione	185	184	024	157	003	081	APPR.
<u>45</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.42 (testo 2), La Commissione	184	183	010	170	003	087	APPR.
<u>46</u>	Nom.	DDL n. 2646. Em. 9.47, La Commissione	187	186	022	161	003	083	APPR.

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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																				
Nominativo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Cerno Tommaso	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cesaro Luigi	F	F		F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F				
Ciampolillo Alfonso	C	C	F	C	C	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Cioffi Andrea	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ciriani Luca		F	C	F	A	A	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
Cirinnà Monica	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Collina Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Coltorti Mauro	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Comincini Eugenio Alberto	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Conzatti Donatella	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Corbetta Gianmarco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Corrado Margherita	C	C	C	C	C	C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Corti Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Craxi Stefania Gabriella A.																				
Crimi Vito Claudio	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Croatti Marco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Crucioli Mattia																				
Cucca Giuseppe Luigi Salvatore	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Dal Mas Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
D'Alfonso Luciano	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Damiani Dario	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
D'Angelo Grazia	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
D'Arienzo Vincenzo	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
De Angelis Fausto	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
De Bertoldi Andrea	A	A	C	F	A	A	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
De Bonis Saverio	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
De Carlo Luca		A	C	F	A	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
De Falco Gregorio																				
De Lucia Danila	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
De Petris Loredana	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
De Poli Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
De Siano Domenico	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
De Vecchis William																				
Dell'Olio Gianmauro	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Dessi Emanuele																				
Di Girolamo Gabriella	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Di Marzio Luigi	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Di Micco Fabio	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Di Nicola Primo				F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Di Piazza Stanislao	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
Donno Daniela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Doria Carlo		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F			F	F
Drago Tiziana Carmela Rosaria	A	A	C	F	A	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
Durnwalder Meinhard																				
Endrizzi Giovanni																				
Errani Vasco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Evangelista Elvira Lucia	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuato (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante																				
Nominativo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Laniece Albert																				
Lannutti Elio	A	C	A	F	C	C	A	A	A	A	A	C	C	C	C	A	A	A	A	A
Lanzi Gabriele	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Laus Mauro Antonio Donato	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Leone Cinzia																				
Lezzi Barbara																				
Licheri Ettore Antonio	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Lomuti Arnaldo					F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Lonardo Alessandrina																				
Lorefice Pietro	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Lucidi Stefano	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Lunesu Michelina	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Lupo Giulia	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Maffoni Gianpietro	A	A	C	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
Magorno Ernesto	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Maiorino Alessandra	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F	F	F	F	F	F
Malan Lucio	A	A	C	F	A	A	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F
Mallegni Massimo	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Malpezzi Simona Flavia	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Manca Daniele		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
Mangialavori Giuseppe T. V.	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mantero Matteo																				
Mantovani Maria Laura		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Marcucci Andrea	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Margiotta Salvatore	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Marilotti Giovanni	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Marin Raffaella Fiormaria	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Marinello Gaspare Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Marino Mauro Maria	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Martelli Carlo	C	C	A	C	C	C	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Marti Roberto																				
Masini Barbara	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Matrisciano Mariassunta	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Mautone Raffaele	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Merlo Ricardo Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Messina Alfredo																				
Messina Assunta Carmela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mininno Cataldo																				
Mirabelli Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Misiani Antonio								F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Modena Fiammetta	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Moles Rocco Giuseppe	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mollame Francesco	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Montani Enrico	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Montevocchi Michela	F	F	F		F		F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Monti Mario	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	A	F	F	C	C	C	F	A	A	A	A	A	A	A	F	F	F	F	F	F

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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																				
Nominativo	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Martelli Carlo	C	C	C	C	C	C	C	C	A	C	C	A	A	C	A	C	C	C	C	C
Marti Roberto																				
Masini Barbara	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Matriciano Mariassunta	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F	F
Mautone Raffaele	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Merlo Ricardo Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Messina Alfredo																				
Messina Assunta Carmela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mininno Cataldo																				
Mirabelli Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Misiani Antonio	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Modena Fiammetta	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Moles Rocco Giuseppe	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mollame Francesco	F	F	F	F	F	F		F	F		F	F	F	F	F	F		F		F
Montani Enrico	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Montevocchi Michela	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Monti Mario	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	A	F	C	C	A	F	A	A	F	C	F	F	F	F	F	A	A	F	F	F
Morra Nicola																				
Nannicini Tommaso	F		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F	F
Napolitano Giorgio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nastri Gaetano																				
Naturale Gisella	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Nencini Riccardo	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Nisini Tiziana	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nocerino Simona Nunzia	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nugnes Paola																				
Ortis Fabrizio																				
Ostellari Andrea																				
Pacifico Marinella	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pagano Nazario	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Papatheu Urania Giulia R.	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Paragone Gianluigi																				
Parente Annamaria	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Paroli Adriano																				
Parrini Dario	F			F		F		F	F	F		F	F		F	F		F		F
Patuanelli Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pavanelli Emma	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		F
Pazzaglini Giuliano	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pellegrini Emanuele	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pellegrini Marco	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pepe Pasquale	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pergreffi Simona	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Perilli Gianluca	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Perosino Marco	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pesco Daniele	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Petrenza Giovanna	C	C	F	A	F	F	F	C	C	A	F	C	C	C	F	C	F	F	F	F

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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																				
Nominativo	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
Caliendo Giacomo																				
Caligiuri Fulvia Michela	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
Campagna Antonella																				
Campari Maurizio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Candiani Stefano	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	A
Candura Massimo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cangini Andrea	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
Cantù Maria Cristina	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Carbone Vincenzo																				
Casini Pier Ferdinando																				C
Casolati Marzia	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Castaldi Gianluca		F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Castellone Maria Domenica	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Castello Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Catalfo Nunzia	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Cattaneo Elena	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Causin Andrea	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Centinaio Gian Marco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cerno Tommaso	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cesaro Luigi												C								
Ciampolillo Alfonso	A	A	A	C	C	C	C	A	C	A	A	F	F	C		C	C	A	A	A
Cioffi Andrea	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ciriani Luca	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	C	F	C	A	F	C	C	
Cirinnà Monica	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	
Collina Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Coltorti Mauro	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Comincini Eugenio Alberto	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Conzatti Donatella	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Corbetta Gianmarco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Corrado Margherita	A	A	A	A	A	A	A	C	A	A	A	F	F	A	C	C	C	C	C	F
Corti Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Craxi Stefania Gabriella A.																				
Crimi Vito Claudio	F			F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Croatti Marco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Crucioli Mattia																				
Cucca Giuseppe Luigi Salvatore	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Dal Mas Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
D'Alfonso Luciano	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	
Damiani Dario	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F
D'Angelo Grazia	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
D'Arienzo Vincenzo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
De Angelis Fausto	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
De Bertoldi Andrea	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	C	F	C	A	F	C	C	F
De Bonis Saverio	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
De Carlo Luca	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	A	C	C	C	A	F	C	C	F
De Falco Gregorio																				
De Lucia Danila	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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																				
Nominativo	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
De Petris Loredana	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
De Poli Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
De Siano Domenico	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F		C	F	F	F	F	F	F	F
De Vecchis William																				
Dell'Olio Gianmauro	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Dessi Emanuele																				
Di Girolamo Gabriella	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Di Marzio Luigi	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Di Micco Fabio	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Di Nicola Primo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Di Piazza Stanislao	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Donno Daniela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Doria Carlo	F	F	F	F	F	F		A	F	F	F	C	C	F		F	F	F	F	A
Drago Tiziana Carmela Rosaria	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	C	F	C	A	F	C	C	F
Durnwalder Meinhard																				
Endrizzi Giovanni	F	F	F	F	F	F	F	C	F		F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Errani Vasco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Evangelista Elvira Lucia	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Faggi Antonella	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F		C	F	F	F	F	F	F	A
Fantetti Raffaele	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Faraone Davide	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	
Fattori Elena																				
Fazzolari Giovanbattista	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fazzone Claudio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fede Giorgio	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Fedeli Valeria	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fenu Emiliano	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Ferrara Gianluca	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Ferrari Alan	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Ferrazzi Andrea	F		F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F		F	F	F	F	F
Ferrero Roberta	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F		C	F	F	F	F	F	F	A
Ferro Giuseppe Massimo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Florida Barbara	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Floris Emilio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fregolent Sonia	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	A	F	F	F	A
Fusco Umberto													C	F	F	F	F	F	F	A
Galliani Adriano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Gallicchio Agnese	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Gallone Maria Alessandra																				
Garavini Laura	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Garnero Santanchè. Daniela																				
Garruti Vincenzo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Gasparri Maurizio																				
Gaudio Felicia	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Ghedini Niccolò	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giacobbe Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giammanco Gabriella	F	F	F	F	A	F	F	A	F	F	F		C	F	F	F	C	F	F	

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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																				
Nominativo	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
Giannuzzi Silvana	A	A	A	A	A	A	A	C	A	A	A	F	F	A	A	C	A	C	C	F
Giarrusso Mario Michele	A	A	A	C	C	C	C	A	C	A	A	F	F	C	C	C	C	A	A	A
Ginetti Nadia																				
Giro Francesco Maria	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giroto Gianni Pietro	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Granato Bianca Laura	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	F	F	C	C	C	C	C	C	F
Grassi Ugo																				
Grasso Pietro	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Grimani Leonardo			F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F		F	
Guidolin Barbara	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Iannone Antonio	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	C	F	C	A	F	C	C	F
Iori Vanna	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Iwobi Tony Chike	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C		F	F	F	F	F	A
La Mura Virginia																				
La Pietra Patrizio Giacomo	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	C	F	C	A	F	C	C	F
La Russa Ignazio Benito Maria																				
L'Abbate Pasqua	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Laforgia Francesco																				
Laniece Albert																		F	F	C
Lannutti Elio	A	A	A	A	A	A	A	C	A	A	A	A	C	C	C	C	C	C	C	F
Lanzi Gabriele	F	F		F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F		F	F	C
Laus Mauro Antonio Donato	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Leone Cinzia																				
Lezzi Barbara																				
Licheri Ettore Antonio		F		F	F	F	F	C		F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Lomuti Arnaldo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Lonardo Alessandrina																				
Lorefice Pietro	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Lucidi Stefano	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Lunesu Michelina	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Lupo Giulia	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Maffoni Gianpietro	F	F	F	A	F	A	C	F	F	F	F	A	C	F	F	A		C	C	F
Magorno Ernesto	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Maiorino Alessandra	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Malan Lucio	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	A	F	C	A	F	C	C	F
Mallegni Massimo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
Malpezzi Simona Flavia	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Manca Daniele	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Mangialavori Giuseppe T. V.	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mantero Matteo																				
Mantovani Maria Laura	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Marcucci Andrea	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Margiotta Salvatore	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Marilotti Giovanni	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Marin Raffaella Fiormaria	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Marinello Gaspare Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Marino Mauro Maria	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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																				
Nominativo	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
Martelli Carlo	A	A	A	C	C	C	C	A	C	A	A	F	F	C	C	C	C	A	A	A
Marti Roberto																				
Masini Barbara	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Matriciano Mariassunta	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Mautone Raffaele	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Merlo Ricardo Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Messina Alfredo																				
Messina Assunta Carmela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mininno Cataldo																				
Mirabelli Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Misiani Antonio	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Modena Fiammetta	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
Moles Rocco Giuseppe	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mollame Francesco	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	A	C	F	F	F	F	F	F	F
Montani Enrico	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Montevocchi Michela	F	F		F		F	F	C	F		F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Monti Mario	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	A	A	A	A	A	F	A	A	A	A	A	F	F	C	C	C	C	C	C	F
Morra Nicola																				
Nannicini Tommaso	F	F		F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	
Napolitano Giorgio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nastri Gaetano																				
Naturale Gisella	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Nencini Riccardo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Nisini Tiziana	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nocerino Simona Nunzia	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nugnes Paola																				
Ortis Fabrizio																				
Ostellari Andrea																				
Pacifico Marinella	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Pagano Nazario	F	F	F	F		F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
Papatheu Urania Giulia R.	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	F
Paragone Gianluigi																				
Parente Annamaria	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	F	F	F	F	F	F	F	C
Paroli Adriano																				
Parrini Dario	F	F		F		F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Patuanelli Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pavanelli Emma	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Pazzaglini Giuliano	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Pellegrini Emanuele	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F		C	F	F	F	F	F	F	A
Pellegrini Marco	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Pepe Pasquale	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pergreffi Simona	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	A
Perilli Gianluca	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Perosino Marco	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F		F	F	F
Pesco Daniele	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	C	C	F	F	F	F	F	F	C
Petrenza Giovanna	F	F	F	A	F	A	F	F	F	F	F	A	C	F	C	A	F	C	C	F

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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										
Nominativo	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
Caliendo Giacomo										
Caligiuri Fulvia Michela	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
Campagna Antonella										
Campari Maurizio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Candiani Stefano	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Candura Massimo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cangini Andrea	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Cantù Maria Cristina	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Carbone Vincenzo										
Casini Pier Ferdinando	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Casolati Marzia	A	A	A	F	F	A	A	A	F	F
Castaldi Gianluca	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Castellone Maria Domenica	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Castiello Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Catalfo Nunzia	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Cattaneo Elena	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Causin Andrea	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Centinaio Gian Marco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cerno Tommaso	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cesaro Luigi										
Ciampolillo Alfonso	A	A	A	A	A	A	A	C	C	
Cioffi Andrea	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ciriani Luca	F	F	F	F	F	F	F	C	A	
Cirinnà Monica	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Collina Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Coltorti Mauro	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Comincini Eugenio Alberto	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Conzatti Donatella	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Corbetta Gianmarco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Corrado Margherita	F	F	A	A	A	A	A	F	A	C
Corti Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Craxi Stefania Gabriella A.										F
Crimi Vito Claudio	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Croatti Marco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Crucioli Mattia										
Cucca Giuseppe Luigi Salvatore	C	C		C	C	C	C	F	F	F
Dal Mas Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
D'Alfonso Luciano									F	F
Damiani Dario	F	F	F	F	F	F		C	F	F
D'Angelo Grazia	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
D'Arienzo Vincenzo	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
De Angelis Fausto	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
De Bertoldi Andrea	F	F	F	F	F	F	F	C	A	A
De Bonis Saverio	F	F	F	F	F	F	F	C	F	
De Carlo Luca	F	F								
De Falco Gregorio										
De Lucia Danila	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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										
Nominativo	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
De Petris Loredana	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
De Poli Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
De Siano Domenico	F	F	F	F	F	F	F	C	F	
De Vecchis William										
Dell'Olio Gianmauro	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Dessi Emanuele										
Di Girolamo Gabriella	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Di Marzio Luigi	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Di Micco Fabio	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Di Nicola Primo	C	C	F	C	C	C	C	F	F	
Di Piazza Stanislao	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Donno Daniela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Doria Carlo	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Drago Tiziana Carmela Rosaria	F	F	F	F	F	F	F	C		
Durnwalder Meinhard										
Endrizzi Giovanni	C	F	C		C	C	C	F	F	
Errani Vasco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Evangelista Elvira Lucia	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Faggi Antonella	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Fantetti Raffaele	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Faraone Davide										
Fattori Elena										
Fazzolari Giovanbattista	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fazzone Claudio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fede Giorgio	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Fedeli Valeria	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fenu Emiliano	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Ferrara Gianluca	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Ferrari Alan	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Ferrazzi Andrea	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Ferrero Roberta	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Ferro Giuseppe Massimo	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Floridia Barbara	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Floris Emilio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Fregolent Sonia	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Fusco Umberto	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Galliani Adriano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Gallicchio Agnese	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Gallone Maria Alessandra										
Garavini Laura	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Garnero Santanchè. Daniela										
Garruti Vincenzo	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Gasparri Maurizio										
Gaudiano Felicia	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Ghedini Niccolò	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giacobbe Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giammanco Gabriella	F	F	F	F	F	F	F	C	F	

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(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										
Nominativo	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
Giannuzzi Silvana	F	F	A	A	A	A	A	A	A	
Giarrusso Mario Michele	A	A	A	A	A	A	A	C	C	
Ginetti Nadia										
Giro Francesco Maria	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Giroto Gianni Pietro	C	F	C	C	C	C	C	F	F	
Granato Bianca Laura	F	F	A	A	A	A	A	A	A	C
Grassi Ugo										
Grasso Pietro	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Grimani Leonardo	A				C	C	C	F	F	F
Guidolin Barbara	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Iannone Antonio	F	F	F	F	F	F	F	C	A	A
Iori Vanna	C	C	C	C		C	C	F	F	F
Iwobi Tony Chike	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
La Mura Virginia										
La Pietra Patrizio Giacomo	F	F	F	F	F	F	F	C	A	A
La Russa Ignazio Benito Maria										
L'Abbate Pasqua	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Laforgia Francesco										
Laniece Albert	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Lannutti Elio	F	F	A	A	A	A	A	A	A	C
Lanzi Gabriele	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Laus Mauro Antonio Donato	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Leone Cinzia										
Lezzi Barbara										
Licheri Ettore Antonio	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Lomuti Arnaldo	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Lonardo Alessandrina										
Lorefice Pietro	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Lucidi Stefano	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Lunesu Michelina	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Lupo Giulia		F		C			F		F	F
Maffoni Gianpietro	F	F	F	F	F	F	F	C	A	A
Magorno Ernesto	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Maiorino Alessandra	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Malan Lucio	F	F	F	F	F	F	F	C		
Mallegni Massimo	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
Malpezzi Simona Flavia	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Manca Daniele	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Mangialavori Giuseppe T. V.	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mantero Matteo										
Mantovani Maria Laura	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Marcucci Andrea	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Margiotta Salvatore	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Marilotti Giovanni	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Marin Raffaella Fiormaria	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Marinello Gaspare Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Marino Mauro Maria	C	C	C	C	C	C	C	F	F	

457ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

28 Luglio 2022

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuato (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante										
Nominativo	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
Martelli Carlo	A	A	A	A	A	A	A	C	C	
Marti Roberto										
Masini Barbara	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Matrisciano Mariassunta	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Mautone Raffaele	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Merlo Ricardo Antonio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Messina Alfredo										
Messina Assunta Carmela	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mininno Cataldo										
Mirabelli Franco	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Misiani Antonio	C	C	C	C	C	C	C	F	F	
Modena Fiammetta	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
Moles Rocco Giuseppe	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Mollame Francesco	F	A	A	F	F	A	A	A	F	F
Montani Enrico	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Montevecchi Michela	C	F	C	C	C	C	C	F	F	A
Monti Mario	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	A	F	A	A	A	A	A	A	A	C
Morra Nicola										
Nannicini Tommaso								F	F	F
Napolitano Giorgio	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nastri Gaetano										
Naturale Gisella	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Nencini Riccardo	A	A	C	C	C	C	C	F	F	
Nisini Tiziana	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nocerino Simona Nunzia	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nugnes Paola										
Ortis Fabrizio										
Ostellari Andrea										
Pacifico Marinella	A	F	A	F	A	A	A	C	F	F
Pagano Nazario	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
Papatheu Urania Giulia R.	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
Paragone Gianluigi										
Parente Annamaria	C	C	C	C	C	C	C	F	F	F
Paroli Adriano										
Parrini Dario	C	C	A	C	C	C	C	F	F	
Patuanelli Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pavanelli Emma	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Pazzaglini Giuliano	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Pellegrini Emanuele	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Pellegrini Marco	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Pepe Pasquale	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pergreffi Simona	A	A	A	F	A	A	A	A	F	F
Perilli Gianluca	C	F	C	C	C	C	C	F	F	F
Perosino Marco	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F
Pesco Daniele	C	F	C	C	C	C	C	F	F	
Petrenza Giovanna	F	F	F	F	F	F	F	C	A	

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Accoto, Alderisi, Bagnai, Barachini, Barboni, Battistoni, Bellanova, Berardi, Bini, Bongiorno, Borgonzoni, Bossi Umberto, Campari, Cattaneo, Centinaio, Cerno, Cioffi, Collina, Conzatti, Corbetta, Corti, Croatti, Dal Mas, De Poli, Di Marzio, Donno, Errani, Fantetti, Fazzolari, Fedeli, Ferro, Florida, Floris, Galliani, Ghedini, Giro, Mangialavori, Marinello, Merlo, Messina Assunta Carmela, Mirabelli, Moles, Monti, Napolitano, Nisini, Nocerino, Pepe, Pichetto Fratin, Pisani Pietro, Porta, Pucciarelli, Quarto, Rizzotti, Romagnoli, Ronzulli, Rossomando, Santangelo, Saponara, Sciascia, Segre, Sileri, Toninelli, Turco, Vallardi e Zanda.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Candura e Causin, per attività della 4ª Commissione permanente; Arrigoni, Castiello, Fazzone, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Giacobbe e Marilotti, per partecipare a un incontro internazionale.

È considerato in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, il senatore Zuliani.

Commissione parlamentare per le questioni regionali, trasmissione di documenti

Il Presidente della Commissione parlamentare per le questioni regionali, con lettera in data 15 luglio 2022, ha inviato il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sull'attuazione dell'articolo 116, terzo comma, della Costituzione, approvato nella seduta del 12 luglio 2022 dalla Commissione stessa (*Doc. XVII-bis*, n. 8).

Ufficio parlamentare di Bilancio, trasmissione di documentazione

Il Presidente dell'Ufficio parlamentare di Bilancio ha inviato, con lettera in data 22 luglio 2022, ai sensi dell'articolo 18, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 243, il Programma annuale delle attività relativo all'anno 2022.

Il predetto documento è trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª Commissione permanente (Atto n. 1233).

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Presidente del Consiglio dei ministri
Ministro dell'economia e delle finanze

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73, recante misure urgenti in materia di semplificazioni fiscali e di rilascio del nulla osta al lavoro, Tesoreria dello Stato e ulteriori disposizioni finanziarie e sociali (2681)

(presentato in data 28/07/2022)

C.3653 approvato dalla Camera dei deputati.

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

6ª Commissione permanente Finanze e tesoro

Gov. Draghi-I: Pres. Consiglio Draghi, Ministro economia e finanze Franco
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2022, n. 73, recante misure urgenti in materia di semplificazioni fiscali e di rilascio del nulla osta al lavoro, Tesoreria dello Stato e ulteriori disposizioni finanziarie e sociali (2681)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 3ª (Affari esteri, emigrazione), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 9ª (Agricoltura e produzione agroalimentare), 10ª (Industria, commercio, turismo), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali

C.3653 approvato dalla Camera dei deputati

(assegnato in data 28/07/2022).

Governmento, trasmissione di atti e documenti

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 19 luglio 2022, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, della legge 20 marzo 1975, n. 70, la relazione sull'attività svolta, sul bilancio di previsione e sulla consistenza dell'organico dell'ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane per l'anno 2021.

Alla relazione sono allegati il Budget preventivo 2021, con relativa pianta organica, e il bilancio di esercizio 2021.

La predetta documentazione è trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 3ª e alla 10ª Commissione permanente (Atto n. 1234).

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per le politiche e gli affari europei, con lettera in data 20 luglio 2022, 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 secondo trimestre 2022.

Il predetto documento è trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, a tutte le Commissioni permanenti (*Doc. LXXIII-bis*, n. 18).

Governo, 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 Regolamento del Consiglio sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e a determinare categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne multimodale (COM(2022) 327 definitivo), alla 8ª Commissione permanente e, per il parere, alla 5ª, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Relazione sullo Stato di diritto 2022. La situazione dello Stato di diritto dell'Unione europea (COM(2022) 500 definitivo), alla 1ª Commissione permanente e, per il parere, alla 2ª e alla 14ª Commissione permanente;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Una nuova agenda europea per l'innovazione (COM(2022) 332 definitivo), 10ª Commissione permanente e, per il parere, alla 14ª Commissione permanente.

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BONINO Emma, RICHETTI, MASINI Barbara - *Al Ministro dell'interno*. - Premesso che:

secondo quanto riportato dal libro bianco "Per la partecipazione dei cittadini, come ridurre l'astensionismo e favorire il voto" della commissione istituita dal Ministro per i rapporti con il Parlamento D'Incà, in Italia ci sono 5 milioni di cittadini "fuorisede", dei quali circa 600.000 sono studenti universitari;

Italia, Malta e Cipro sono gli unici Paesi europei che non prevedono la facoltà per gli elettori temporaneamente domiciliati fuori della regione di residenza di esercitare il proprio diritto di voto nel luogo in cui vivono;

le modalità per consentire il voto ai fuorisede possono essere molteplici: si va dal voto per corrispondenza al voto anticipato presidiato fino al voto elettronico presidiato;

erano all'esame della I Commissione permanente della Camera dei deputati le proposte di legge AC 1714 Madia, AC 3003 Costa, AC 3007 Brescia, AC 3023 D'Ettore e AC 3026 Ungaro, che in modo diverso provavano a porre rimedio a tale problema; le proposte erano state inserite all'ordine del giorno dell'aula per il 25 luglio, ma lo scioglimento anticipato delle Camere ne impedisce il proseguimento dell'*iter* parlamentare;

in sede di esame presso la I Commissione, il sottosegretario Ivan Scalfarotto aveva proposto alcune soluzioni, ritenendo che la strada più razionale e concretamente realizzabile fosse prevedere, nell'ambito delle consultazioni referendarie e politiche, la possibilità, per i soggetti fuori sede, di votare per i candidati dei collegi in cui si trovano, in armonia con quanto già previsto dalla normativa vigente in determinate circostanze, ad esempio per i militari, i marittimi e i degenti in ospedali e case di cura;

una simile previsione, in base alla quale il voto del cittadino non sarebbe necessariamente riferito a candidati del territorio di residenza, sarebbe in armonia con lo stesso articolo 67 della Costituzione, in base al quale ogni membro del Parlamento rappresenta la nazione ed esercita le sue funzioni senza vincolo di mandato, e consentirebbe comunque all'elettore di esprimere nel voto le proprie convinzioni politiche;

sulla stessa scia si poneva l'articolo 7 del disegno di legge AS 859 (già approvato dalla Camera, ma il cui *iter*, analogamente alle proposte di legge già citate, purtroppo non potrà concludersi in questa XVIII Legislatura), che ammetteva al voto i cittadini fuori sede nel comune in cui si trovano, previa richiesta da effettuare 30 giorni prima della consultazione per *referendum* ed elezioni europee;

il Governo si era reso anche disponibile a valutare anche altre proposte, "avendo interesse a risolvere una problematica molto sentita, che attiene all'esercizio del diritto di voto dei cittadini fuori sede",

si chiede di sapere come il Ministro in indirizzo intenda intervenire per garantire che alle elezioni del prossimo 25 settembre 2022 gli elettori temporaneamente domiciliati fuori della regione di residenza possano esercitare il proprio diritto di voto nel luogo in cui vivono.

(4-07322)

VERDUCCI, FERRAZZI, BITI Caterina, D'ARIENZO, ASTORRE, FEDELI Valeria, PITTELLA, ROJC Tatjana - *Al Ministro della transizione ecologica*. - Premesso che:

il mare Adriatico, secondo l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), oltre a presentare preoccupanti fenomeni di inquinamento, versa in un marcato stato di sovrasfruttamento dei principali *stock* ittici, che potrebbe portare gradualmente al collasso dell'ecosistema;

la fascia costiera del piceno è inserita nella legge 6 dicembre 1991, n. 349 (legge quadro sulle aree protette), tra le aree marine di reperimento da destinare ad aree marine protette;

nonostante ciò, tale bacino presenta un grosso *deficit* in rapporto agli obiettivi di tutela della biodiversità fissati dall'Unione europea e programmati dalla stessa normativa italiana;

tenuto conto che il Ministero della transizione ecologica, in linea con l'obiettivo della strategia europea per la biodiversità 2030, ha inserito tra le delle priorità politiche del Dicastero medesimo per l'anno 2022 e per il triennio 2022-2024 l'estensione fino al 30 per cento delle aree marine protette e ha annunciato l'adesione ai "blue leader", l'alleanza mondiale dei Paesi più impegnati per la salvezza dei mari del pianeta di fronte alla crisi climatica, alla pesca eccessiva, all'inquinamento e ad altre minacce;

considerato che:

come espresso dalle amministrazioni locali della provincia di Ascoli Piceno interessate, il parco marino del Piceno si inserisce in un'idea moderna di "parco", ovvero nella concezione di una gestione integrata per lo sviluppo sostenibile della fascia costiera, tendente in primo luogo a recuperare l'ambiente costiero e contestualmente a farlo convivere con le attività umane;

gli stessi enti locali dell'area hanno intrapreso nel tempo una serie di iniziative in tal senso e sottoscritto nel 1998 un accordo di programma per l'istituzione del "parco marino del Piceno"; iniziative che si sono però interrotte nel 2010, dopo l'espressione il 29 aprile 2010, da parte della Conferenza unificata, di un parere favorevole dello schema di decreto istitutivo dell'area marina protetta "costa del Piceno";

nel giugno 2021, i 7 sindaci dei comuni della provincia di Ascoli Piceno inclusi nel citato schema di decreto istitutivo dell'area marina protetta hanno sottoscritto congiuntamente un documento nel quale si sostiene, tra l'altro, che "nella complessa congiuntura legata alla pandemia il progetto del 'Parco Marino del Piceno' possa rappresentare oltre che un progetto innovativo per la doverosa transizione ecologica dell'economia, una importante opportunità per la qualificazione del territorio, migliorando il suo contesto ambientale e la sua riconoscibilità nazionale ed internazionale con ricadute benefiche sul comparto turistico e sugli altri settori dell'economia locale" e si esprime formalmente "la volontà delle rispettive Amministrazioni di procedere senza ulteriori indugi" di riprendere l'*iter* finalizzato a "pervenire nel minor tempo possibile all'istituzione dell'AMP Costa del Piceno";

a seguito dell'iniziativa istituzionale, il Ministero, dopo un primo confronto con i sindaci delle amministrazioni coinvolte, avvenuto il 19 luglio

2021, ha convocato formalmente un tavolo istituzionale, tenutosi il 27 settembre 2021, nel corso del quale si è stabilito di incaricare l'ISPRA dell'aggiornamento degli studi biologici e socio-economici elaborati a supporto dell'originario percorso istitutivo nel 2008;

a distanza di oltre nove mesi da tale determinazione, non si hanno notizie riguardo l'avvio delle attività scientifiche e delle consultazioni da svolgere, mentre nelle comunità locali interessate si sta sviluppando, a cura degli enti interessati e di una rappresentativa associazione di volontariato appositamente costituita, un'intensa azione di informazione, di sensibilizzazione e di confronto tra i vari soggetti socio-economici del territorio finalizzata alla condivisione delle possibili soluzioni alle fisiologiche criticità legate all'istituzione della riserva,

si chiede di sapere quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare ai fini dell'istituzione dell'area marina protetta e quali tempi preveda che siano necessari al fine di completarne l'*iter*, laddove dagli studi di cui si è stabilito l'aggiornamento venissero confermate le condizioni già verificate nel 2010.

(4-07323)

MATRISCIANO Susy, TRENTACOSTE, MORONESE Vilma, ANGRISANI Luisa, GAUDIANO Felicia, LICHERI, NOCERINO Simona Nunzia, PIRRO Elisa, PAVANELLI Emma, GUIDOLIN Barbara, LANNUTTI, PACIFICO Marinella, DELL'OLIO, MOLLAME, DI MICCO, MONTEVECCHI Michela, GALLICCHIO Agnese, DONNO Daniela, GIANNUZZI Silvana, ROMANO - *Ai Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del lavoro e delle politiche sociali e della salute.* - Premesso che:

su invito del Presidente del Consiglio dei ministri e dei Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali, dello sviluppo economico e della salute, in attuazione della misura, contenuta all'articolo 1, comma 1, n. 9, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2020, in data 14 marzo è stato sottoscritto tra le parti sociali, e poi aggiornato il 24 aprile 2020, il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro". Tale protocollo, tenuto conto di quanto emanato dal Ministero della salute, contiene linee guida condivise tra le Parti per agevolare le imprese nell'adozione di protocolli di sicurezza anti contagio;

tra le numerose altre indicazioni, al punto 13 del citato Protocollo è stabilita la costituzione in ciascuna azienda di un "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione con la partecipazione delle rappresentanze sindacali aziendali e del RLS" (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza), strumento istituito appositamente per consentire la partecipazione, la verifica e il monitoraggio delle misure da adottare nelle aziende per la salvaguardia della salute dei lavoratori dal rischio di contagio;

considerato che:

in Trenitalia SpA, azienda del gruppo FSI esercente il servizio di trasporto ferroviario, è stato costituito il suddetto Comitato ed è stato affidato al coordinamento di un alto dirigente. Il Comitato è costituito da figure aziendali, rappresentanze sindacali e da una limitatissima e non equa presenza di RLS;

risulta tuttavia che, nonostante l'emergenza in corso e la urgente necessità di esercitare le prerogative di verifica dell'applicazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del *virus* COVID-19, esso sarebbe stato convocato e si sarebbe riunito una sola volta, il 15 aprile 2020, senza peraltro che risulti verbalizzato o riferito alcunché in merito alla propria attività ed alle determinazioni adottate;

la medesima società, responsabile di una delicatissima funzione di servizio pubblico nel duplice e complesso aspetto riguardante la tutela dal contagio, sia dei viaggiatori che quello dei numerosi dipendenti, ha adottato nel frattempo e reso operativi numerosi provvedimenti senza che questi siano stati né discussi né tantomeno verificati dal Comitato;

considerato inoltre che a quanto risulta all'interrogante:

le direttive e le decisioni per il contenimento del contagio sui treni di Trenitalia, sono state emanate anche da soggetti esterni alla società e, all'interno di essa, le decisioni sono assunte anche da figure apparentemente non titolari delle posizioni di garanzia riguardo alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, quali sono i datori di lavoro formalmente nominati, che allo stato risultano, al contrario, meri esecutori di decisioni adottate da terzi;

se quanto esposto fosse accertato, il "Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione" costituito all'interno di Trenitalia SpA, risulterebbe del tutto privo di qualsivoglia utilità sostanziale rappresentando, invece, l'ennesimo adempimento burocratico volto a sanare solo formalmente un fondamentale e necessario intervento volto a garantire la salute e la sicurezza di tutti i lavoratori costantemente a rischio contagio,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo, che si sono impegnati per quanto di loro competenza a favorire la piena attuazione del Protocollo condiviso del 14 marzo 2020, siano a conoscenza dei fatti esposti e quali iniziative, nei limiti delle loro attribuzioni, intendano adottare nei confronti di Trenitalia SpA per evitare che il Comitato risulti una mera formalità burocratica.

(4-07324) (Già 3-01585)

MATRISCIANO Susy, ACCOTO Rossella, PIRRO Elisa, LAN-
NUTTI, ROMAGNOLI, PESCO, GUIDOLIN Barbara, ROMANO, CAM-
PAGNA Antonella, AUDDINO - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e
dell'istruzione.* - Premesso che:

l'articolo 231-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, al fine di consentire l'avvio e lo svolgimento dell'anno scolastico 2020/2021 nel rispetto delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, prevede l'adozione di misure volte ad autorizzare i dirigenti degli uffici scolastici regionali ad attivare eventuali incarichi temporanei;

in particolare, la lettera *b*) del citato articolo, prevede: "ulteriori incarichi temporanei di personale docente e amministrativo, tecnico e ausiliario (ATA) a tempo determinato dalla data di inizio delle lezioni o dalla presa di servizio fino al termine delle lezioni, non disponibili per le assegnazioni e le utilizzazioni di durata temporanea. In caso di sospensione delle attività didattiche in presenza a seguito dell'emergenza epidemiologica, il personale di cui al periodo precedente assicura le prestazioni con le modalità del lavoro agile";

con nota n. 27647 del 18 novembre 2020 il Ministero dell'istruzione ha autorizzato con la massima urgenza i ratei stipendiali *ex art.* 231-*bis* del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 entro e non oltre le ore 18 del 23 novembre 2020;

dalla citata autorizzazione, si evince chiaramente che "le scuole potranno pertanto autorizzare i ratei stipendiali in base alle code di lavorazione che il sistema Gestione Contratti ha accumulato. Ne segue che la visualizzazione delle rate da autorizzare da parte delle singole istituzioni scolastiche avverrà in modo progressivo sulla base dell'elaborazione informatica dei ratei predetti. Al riguardo si comunica che il sistema SIDI - Gestione Contratti rimarrà aperto anche nelle giornate di sabato 21 e domenica 22 novembre al fine di consentire alle Istituzioni Scolastiche di autorizzare le rate attraverso le consuete funzionalità messe a disposizione dal sistema stesso";

considerato che:

sul sito ufficiale del Ministero dell'economia e delle finanze si legge a chiare lettere che sono stati 58.000 i ratei di contratto elaborati pervenuti al sistema "NoiPA" e per i quali si è provveduto con esito positivo alla verifica dell'assegnazione delle risorse sul sistema della Ragioneria generale dello Stato con conseguente pagamento stimato per il 23 dicembre;

ad oggi, a tale personale assunto come "organico Covid" non è ancora stato accreditato lo stipendio pur lavorando da settembre con contratto regolare a tempo pieno. Tale situazione ha inevitabilmente generato numerosi disagi ai singoli lavoratori ed alle loro famiglie, che non possono far fronte neppure alle ordinarie spese di gestione familiare,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti o di ulteriori informazioni al riguardo e se, nei limiti delle rispettive competenze, intendano assumere iniziative volte a tutelare i lavoratori *de quibus*, provvedendo al pagamento di quanto loro dovuto.

(4-07325) (Già 3-02196)

MATRISCIANO Susy - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

fin da gennaio 2019 vengono segnalati, nel centro della città di Alessandria, i primi furti perpetrati con la tecnica della "spaccata" a danno di numerosi commercianti e ristoratori alessandrini;

tali episodi hanno subito una battuta d'arresto nel corso del 2020, presumibilmente a causa del primo *lockdown*, per poi riprendere nel mese di marzo 2021;

il comitato ordine e sicurezza pubblica di Alessandria si è riunito diverse volte nel corso del 2020 e del 2021 per cercare di trovare azioni utili alla risoluzione di tale fenomeno;

considerato che:

a seguito del duplice arresto nel mese di luglio 2021 di un cittadino italiano di 38 anni e, a distanza di pochi giorni, anche di un secondo giovane di 29 anni, ai quali sono state contestate oltre 20 rapine con "spaccata", gli episodi di danneggiamento e furto sembravano essere terminati;

nel corso degli ultimi 10 giorni, e precisamente nelle notti del 5 e 12 dicembre 2021, altri malviventi hanno colpito diversi esercizi commerciali in pieno centro città, così come riportato dagli organi di stampa, frantumando vetrine e porte d'ingresso dei locali, danneggiando il registratore di cassa e gli arredi, finendo con il sottrarre merce e prodotti in vendita,

si chiede di sapere:

quale sia il reale livello di sicurezza nella città di Alessandria;

se tali episodi siano da attribuire a semplici disperati alla ricerca di qualche spicciolo o se invece non siano da attribuire alla criminalità organizzata che, attraverso atti vandalici, sta cercando di intimidire i commercianti ed i ristoratori alessandrini allo scopo di farsi pagare il "pizzo";

se il Ministro in indirizzo ritenga che la decisione, annunciata a mezzo stampa dal sindaco di Alessandria, di ricorrere ad una pattuglia di vigilanza privata sia consona e risolutiva o se invece intenda intervenire con mezzi più adeguati potenziando i servizi di controllo del territorio.

(4-07326) (Già 3-02990)

MATRISCIANO Susy, DI GIROLAMO Gabriella, PIRRO Elisa, ROMANO, VANIN Orietta, LANZI, PAVANELLI Emma, BOTTICI Laura - *Ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* - Premesso che:

nella tarda serata del 19 giugno 2022, i carabinieri di Mortara (Pavia) sono stati chiamati ad intervenire in stazione dove un operaio trentenne ubriaco, aveva aggredito, prima verbalmente e poi a schiaffi, per futili motivi, un macchinista e un capotreno di Trenord. Insulti, spintoni e schiaffi che hanno persino costretto i due ferrovieri a rinchiudersi nella cabina di testa del convoglio. I carabinieri hanno trovato l'uomo che con calci e pugni tentava di

entrare nella cabina. L'uomo, residente a Mortara, ha tentato di aggredire anche i carabinieri sferrando loro calci, tanto che i militari sono stati costretti ad utilizzare lo *spray* urticante in dotazione. Il 30enne è stato arrestato per resistenza e violenza a pubblico ufficiale e denunciato per interruzione di pubblico servizio, perché il treno è stato soppresso;

due giorni dopo nella tarda serata del 21 giugno, sempre nel pavese, un capotreno è stato accerchiato e aggredito da 4 persone, armate di catena, non appena si sono aperte le porte della carrozza. L'aggressione, apparentemente futile, scaturita da un alterco, ha avuto conseguenze serie per la vittima del pestaggio che ha riportato una frattura scomposta e diverse settimane di prognosi;

ultimo in ordine di tempo ma non di gravità è quanto accaduto il 24 giugno su un treno "Italo" proveniente da Venezia. La capotreno arrivata alla postazione occupata da un gruppo di giovani passeggeri ha chiesto i biglietti, e ha insistito per vederli, ma i giovani dopo aver temporeggiato hanno reagito in maniera violenta e hanno colpito la donna e un altro collaboratore alla testa. Poi il gruppo è scappato di corsa giù dalla carrozza facendo perdere le proprie tracce tra i binari perché nel frattempo il convoglio era arrivato nella stazione di Verona Porta Nuova;

al riguardo la stampa riporta il drammatico racconto di un testimone: "C'è stato un parapiglia, alle fine c'erano ferrovieri con il sangue che colava sulla divisa, una scena cruenta e sconvolgente" ("larena.it", 26 giugno 2022);

considerato che:

gli episodi descritti sono solo quelli avvenuti nell'ultima settimana e riportati dagli organi d'informazione. Purtroppo quanto accaduto alla capotreno e ai suoi colleghi si ripete sempre più spesso, anche se per fortuna non sempre c'è un epilogo violento. In altri casi le persone senza biglietto accettano di scendere dal vagone;

la sicurezza sui treni, sia del personale ferroviario che dei viaggiatori in regola, sta diventando sempre più un problema; oltre alle molestie sessuali subite da alcune ragazzine all'inizio di giugno sui convogli di Trenord, il pericolo corre anche su altri treni come "Italo" o le "Frece", che prevedono la prenotazione per usufruire del servizio, ma chi vuole delinquere di certo non si preoccupa di essere senza biglietto;

considerato inoltre che il *trend* delle aggressioni al personale ferroviario è in costante crescita, bisogna affrontare e risolvere con urgenza le criticità legate alla sicurezza del personale, problema la cui soluzione non può più essere procrastinata in quanto l'*escalation* degli atti criminali ai danni di lavoratori e utenza ha superato ogni limite,

si chiede di sapere quali strategie intendano attuare i Ministri in indirizzo per garantire la sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri a bordo di tutti i convogli ferroviari.

(4-07327) (Già 3-03447)

FENU, PELLEGRINI Marco - *Ai Ministri della transizione ecologica e dello sviluppo economico.* - Premesso che:

Tibula Energia è il nome del progetto per un parco eolico marino galleggiante da costruire nella frazione di mare antistante alla costa nordorientale della Sardegna, nello specifico prospiciente ai litorali di Olbia, Loiri, Porto San Paolo, San Teodoro, Budoni (in provincia di Sassari), e Posada e Sini-scola (in provincia di Nuoro);

la zona di realizzazione comprende 3.182.499,34 di metri quadrati di mare (di cui 185.172,37 entro il limite delle acque territoriali e 2.997.326,97 oltre) per 65 aerogeneratori eolici, della potenza di 15 megawatt ciascuno (975 complessivi), composti da turbina, torre e fondazione galleggiante e relativi sistemi di ancoraggio, cavidotti, cabine elettriche di trasformazione, opere di servizio;

la società richiedente la concessione demaniale marittima è Tibula Energia S.r.l., con sede a Milano, le cui quote sono detenute dalla banca JP Morgan e da Bluefloat Energy, con le restanti quote detenute da Falck Renewables S.p.A.;

nel comunicato stampa di questi ultimi datato 20 maggio 2022 emerge che dalla realizzazione dell'impianto le comunità dei comuni citati troveranno vantaggio nel medio lungo termine ottenendo fino a 3.200 unità lavorative per le fasi di fabbricazione, assemblaggio e costruzione e oltre 180 per la manutenzione degli impianti dopo l'entrata in esercizio del parco;

inoltre, stando a quanto dichiarato dal direttore tecnico di Tibula Energia, sarebbe dovuto essere già attivo un percorso di dialogo e coinvolgimento del territorio tramite strumenti di progettazione condivisa e proprietà dell'impianto;

considerato che:

gli impianti proposti non sono di tipo tradizionale, ossia fissati sul fondale, ma della tipologia flottante, sulla quale non è ad oggi disponibile molta letteratura, essendoci pochi progetti pilota a potenzialità molto ridotte rispetto a quello strutturato da Tibula Energia;

allo stato attuale non si ha dunque cognizione precisa degli impatti dovuti dalla presenza di questi impianti sull'ecosistema marino, sull'avifauna migratoria, tenendo conto che le pale producono rumore, vibrazioni e ombreggiamento, oltre alla circostanza che la realizzazione comporterà la posa dei corpi per l'ancoraggio e dei cavidotti sul fondale;

una panoramica dei potenziali impatti su diversi *habitat* e specie protetti della UE è contenuta nella comunicazione della Commissione "Documento di orientamento sugli impianti eolici e sulla normativa dell'UE in materia ambientale" del 18 novembre 2020;

benché gli effetti della realizzazione di tali impianti su scala globale abbiano certamente un impatto positivo, su scala locale potrebbero comportare conseguenze sui principali *asset* economici, uno su tutti quello turistico;

si aggiunge che il Ministero della transizione ecologica ha pubblicato il 4 dicembre 2021 una richiesta di manifestazione d'interesse rivolta a tutti i soggetti imprenditoriali in grado di proporre progetti per la realizzazione di impianti per lo sfruttamento dell'energia eolica collocati in mare mediante l'utilizzo di piattaforme flottanti, individuando sinergie con le associazioni di tutela ambientale, favorendo la minimizzazione degli impatti, la celerità di realizzazione e il dimensionamento ottimale di ciascun progetto sotto il profilo della produzione energetica;

si chiede di sapere:

se saranno previste delle compensazioni per le economie dei territori toccati dalla realizzazione del progetto, secondo anche quanto disposto dal decreto ministeriale 10 settembre 2010 o, in alternativa, se verrà istituito un meccanismo *ad hoc* da concordare prima dell'inizio dei lavori;

se sia previsto un piano strategico complessivo per la costruzione di impianti eolici *offshore* per la Sardegna e se esista una limitazione ad ulteriori autorizzazioni o concessioni;

se si possa escludere un eventuale impatto del progetto sulla candidatura per l'Einstein Telescope del sito di Sos Enattos presso Lula (Nuoro).

(4-07328) (Già 3-03425)

BRIZIARELLI - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

l'accordo Stato-Regioni del 16 dicembre 2010, recante "Linee di indirizzo per la promozione e il miglioramento della qualità, della sicurezza e dell'appropriatezza degli interventi assistenziali nel percorso nascita e per la riduzione del taglio cesareo", ha definito gli elementi tecnico-organizzativi per il miglioramento della qualità, appropriatezza e sicurezza del percorso nascita, con l'obiettivo di razionalizzare i punti nascita con un numero di parti inferiore a 1.000 unità;

con decreto ministeriale 11 novembre 2015, al comitato percorso nascita nazionale CPNn, costituito con decreto ministeriale 12 aprile 2011 al fine supportare tutte le Regioni e Province autonome nell'attuare le migliori strategie di riorganizzazione dei punti nascita e verificare che siano coerenti con quanto definito nell'accordo Stato-Regioni, è stato attribuito l'ulteriore compito di esprimere un parere "consultivo" su richieste di deroga relativamente a punti nascita con volumi di attività inferiori ai 500 parti all'anno avanzate da Regioni e Province autonome, valutando *standard* operativi, tecnologici e di sicurezza del punto nascita in deroga;

moltissimi i presidi territoriali hanno subito o rischiano di subire la chiusura a seguito di tale provvedimento, tra cui il punto nascita di Pantalla,

frazione de comune di Todi (Perugia), che costituisce un punto di riferimento sicuro e prezioso per gli oltre 60.000 cittadini umbri che si rivolgono ad esso, e che ha visto aumentare la propria utenza, riuscendo a garantire sempre efficienza e competenza;

considerato che:

nel 2021 ci sono state in Italia "meno di 400.000 nascite", segnando una diminuzione rispetto all'anno precedente, nel 2020, in cui vi sono stati 405.000 nati. Per un Paese con 60 milioni di abitanti avere meno di 400.0000 nati vuol dire veramente non avviare il processo di ricambio generazionale;

il crollo della natalità impone di rivedere a livello nazionale i parametri previsti per la presenza dei punti nascita, senza ovviamente mettere in pericolo la sicurezza delle partorienti e dei nati perché è anche con il mantenimento dei punti nascita sul territorio che si combatte il fenomeno detto "inverno demografico" che ha colpito l'Italia, acuito dall'emergenza sanitaria da COVID-19;

la chiusura del punto nascita di Pantalla, al pari della chiusura di tanti altri punti nascita in Italia, creerebbe serie condizioni di disagio, nonché di pericolo, soprattutto in situazioni di emergenza, mettendo a serio rischio l'incolumità delle partorienti e dei nati,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga doveroso e urgente definire con apposito intervento normativo nuovi criteri per la riorganizzazione dei punti nascita al fine di assicurare la salute delle partorienti e dei neonati e garantire loro la sicurezza delle prestazioni assistenziali, in particolare prevedendo che nel calcolo del volume si tenga conto non solo del singolo punto nascita ma dell'intera struttura sanitaria a cui il punto nascita fa riferimento e, in prospettiva, prevedere una revisione complessiva del meccanismo di calcolo, introducendo un nuovo criterio che non abbia più ad oggetto la struttura ma che si basi, in modo diretto, sul singolo, prevedendo, dunque, che il congruo volume di attività sia valutato tenendo conto dell'attività del sanitario, mediante l'introduzione di un documento attestante la sua esperienza clinica attraverso l'indicazione del numero di parti annui a cui si è prestata assistenza.

(4-07329)

LANNUTTI - *Ai Ministri della salute e della giustizia.* - Premesso che:

a Roma le case per anziani sono più di cento, e si spende in media 1.900 euro per una doppia, 2.500 per una singola, prezzi decisamente più elevati della media nazionale. E non esiste un registro di quelle attive, né tantomeno un censimento della loro popolazione. Troppo spesso, poi, le autorizzazioni sono fittizie, le società inattive e soprattutto i controlli nulli. Non a caso è *boom* di segnalazioni al Garante nazionale dei diritti delle persone private della libertà personale;

solo a marzo scorso l'opinione pubblica è stata scossa dalla notizia della scoperta alle porte di Roma di un ospizio *lager*, una casa da incubo per gli ospiti, pubblicizzata sul *web* con "renderemo piacevole il soggiorno dei vostri cari", dove invece botte, insulti e intimidazioni di ogni tipo erano la prassi, secondo quanto scoperto dai carabinieri del NAS di Roma. Una casa di riposo dove latte allungato con acqua, anziani sedati e costretti a restare nelle loro stanze dal pomeriggio alla mattina era la triste normalità;

considerato che a quanto risulta all'interrogante:

a Roma, in via Indonesia 33, esiste la casa per anziani privata denominata "Residenza Stella", realizzata in una villetta di cinque stanze, che risulta appartenere alla signora Francesca Armellini, figlia del noto costruttore romano. La struttura è gestita da una S.r.l.s., denominata "Residenza Villa Stella Società a Responsabilità Limitata Semplificata", ed è stata costituita tre anni fa, nel maggio 2019, e la cui amministratrice unica risulta essere la signora Fiorella Barba, di ottant'anni di età. La società, attualmente, risulta "inattiva", come riscontrabile da visura camerale;

l'interrogante è venuto a conoscenza della vicenda che riguarda una giornalista romana, B.P., e il suo compagno di 77 anni, C.T., affetto da demenza diagnosticata a settembre 2021, ospitato nella casa di riposo "Residenza Stella". L'uomo sarebbe stato portato nella casa di riposo dalla figlia, con un *escamotage*, all'insaputa della giornalista B.P., sua compagna di vita dal 2009. Dopo aver vissuto per molti anni insieme nelle varie abitazioni della signora B.P., C.T. all'inizio del mese di gennaio 2022, ha manifestato l'intenzione di tornare a vivere nel suo appartamento, cosa che ha fatto il 15 gennaio 2022. In quell'abitazione egli ha deciso di rimanere anche per non essere di peso alla compagna, alla quale era stata diagnosticata la BPCO, oltre ad una sospetta neoplasia al polmone. Desiderando egli vivere da solo, sia le di lui due figlie che la signora B.P. hanno iniziato a cercare una badante, ma senza esito perché C.T. rifiutava ogni persona che gli veniva presentata;

i giorni 8 e 10 maggio 2022, C.T. ha inviato tre messaggi vocali alla compagna che allarmata dai toni e dal contenuto sconnesso, lo ha prima inutilmente chiamato al telefono (che risultava spento), poi, si è recata a casa sua, ma non l'ha trovato. Dal 10 maggio 2022 C.T. è scomparso dalla sua abitazione ed ha cessato di rispondere alle telefonate e ai messaggi inviati gli insistente dalla compagna, la quale ha inutilmente cercato di ottenere sue notizie e rassicurazioni sullo stato di salute del compagno dalle di lui figlie, le quali si sono, però, rifiutate di fornirglielo. Ogni successivo tentativo presso tutte le autorità competenti (compresi i servizi sociali) è naufragato, giacché non essendo la loro unione ufficialmente riconosciuta, alla signora B.P. è stato sempre negato l'accesso a qualsivoglia informazione. Per tale ragione, la giornalista ha dato seguito all'*iter* per la dichiarazione di convivenza, che è stata certificata in data 23 giugno 2022. A nulla sono servite, inoltre, le due denunce presentate ai Carabinieri della Stazione Gianicolense e al Commissariato di P.S. Roma Prati. In data 14 giugno 2022, l'avvocato difensore delle due figlie di C.T., ha comunicato che era in corso una procedura per la nomina

di amministratore di sostegno di C.T.. Il 5 luglio 2022 la signora B.P. ha appreso che, con un decreto del 25 maggio 2022, è stata nominata quale amministratrice di sostegno di C.T. una delle sue due figlie e che il compagno si trova presso la casa per anziani Residenza Stella;

considerato inoltre che, a quanto risulta all'interrogante, la signora B.P. ha provato inutilmente a mettersi più volte in contatto con la Residenza Stella per poter parlare con il proprio compagno e per poterne conoscere lo stato di salute. Ogni volta le veniva negata ogni informazione e la possibilità di poter dialogare con C.T., in quanto le veniva detto che la figlia di quest'ultimo non autorizzava alcun contatto esterno. Non solo. Il pomeriggio del 5 luglio 2022, B.P. si è recata presso la Residenza Stella per incontrare il compagno dopo due lunghissimi mesi trascorsi senza sentirlo e senza avere sue notizie; si è fatta accompagnare da un collega giornalista, interessato ad assistere all'incontro perché impegnato in un'inchiesta sulle case di riposo private, il quale munito di telecamera nascosta ha filmato tutto. I due, dopo essere entrati nel giardino della residenza e aver chiesto di C.T. sono stati raggiunti da un signore di circa quarant'anni, dal forte accento romano, nerboruto, il quale, qualificatosi come responsabile della struttura, ha intimato alla B.P. di andarsene. Manifestata la contrarietà ad allontanarsi se prima non fosse venuta a conoscenza delle condizioni di salute del compagno, l'uomo ha assunto un tono di voce e un modo di fare ancor più aggressivo; un'altra signora ha invece cercato di sollevare B.P. dalla sedia su cui si era seduta e ha iniziato a colpirla ripetutamente sulle braccia. La signora B.P. ha preso allora il telefono portatile e ha annunciato l'intenzione di chiamare le forze dell'ordine. A quel punto, il "responsabile" si è avvicinato, le ha strappato il telefono dalle mani ed ha cominciato a dirigersi verso il cancello di ingresso e, con questo stratagemma, è riuscito ad ottenere che la signora uscisse dalla struttura, dopo di che ha lanciato lontano il telefonino, oltre il perimetro della struttura. Il giorno 12 luglio il giornalista che aveva accompagnato la signora B.P. ha nuovamente contattato telefonicamente la Residenza e la persona che gli risposto ha manifestato uno stato d'animo molto alterato e si è espressa in modo estremamente volgare e rabbioso,

si chiede di sapere:

se il Ministro della salute ritenga necessario attivare idonee procedure di vigilanza e controllo sulla gestione delle case di riposo in generale, e promuovere un'indagine ispettiva sulla Residenza Stella in particolare, considerando che quest'ultima non risulta avere un direttore sanitario e la società responsabile risulta inattiva, oltre al fatto che il comportamento dei dipendenti è quantomeno inadeguato, considerando che gli ospiti sono non completamente autosufficienti e corrono il concreto fondato rischio di subire atteggiamenti ostili e possibili ritorsioni;

se il Ministro della giustizia voglia valutare, nell'ambito delle proprie competenze, se si è di fronte a un caso in cui l'amministrazione di sostegno potrebbe aver abusato dei propri poteri per poter allontanare la compagna del padre, compiendo così atti gravissimi e potenzialmente lesivi per la salute e

l'incolumità proprio di C.T. che, diversamente, avrebbe potuto ricevere assistenza nelle quotidiane occupazioni, compagnia ed amore dalla compagnia di una vita.

(4-07330)

MATRISCIANO Susy, PIRRO Elisa, AIROLA, ROMANO - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

l'azienda Pernigotti S.p.A. e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali del comparto di riferimento, in data 1° luglio 2021, hanno sottoscritto, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, un verbale di accordo per il ricorso ad un trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria per la riorganizzazione aziendale, a decorrere dalla medesima data e per la durata di 12 mesi in favore del personale occupato presso gli uffici commerciali e amministrativi di Milano e presso lo storico stabilimento di Novi Ligure (Alessandria);

a fronte di un programma aziendale che prevedeva investimenti pari a circa 4,2 milioni di euro l'azienda ha dichiarato, nel corso della riunione del tavolo di crisi presso il Ministero del lavoro del 1° luglio 2022 e finalizzato alla proroga della cassa integrazione per riorganizzazione di cui all'art. 22-*bis* del decreto legislativo n. 148 del 2015, di aver impegnato risorse economiche per circa 1,1 milioni di euro;

nel corso della successiva riunione svoltasi in videoconferenza in data 11 luglio 2022 i rappresentanti del Ministero del lavoro hanno reso noto che erano in corso accertamenti ispettivi da parte del Ministero atti a verificare il corretto utilizzo dell'ammortizzatore sociale fruito e i reali investimenti effettuati da parte dell'azienda;

considerato infine che la cassa integrazione non deve essere il fine ma il mezzo per la salvaguardia occupazionale e la continuità produttiva aziendale e che il piano industriale non è ancora stato presentato né condiviso con le organizzazioni sindacali,

si chiede di sapere:

quali iniziative di competenza i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per salvaguardare il marchio Pernigotti e il prosieguo delle attività nello stabilimento di Novi Ligure;

come intendano tutelare i lavoratori dello stabilimento, in ottica di salvaguardia delle competenze e del valore che esse rappresentano per lo sviluppo del territorio.

(4-07331)

GRANATO Bianca Laura, ABATE Rosa Silvana, ANGRISANI Luisa, CORRADO Margherita, LA MURA Virginia - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

l'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 41 del 2022 reca disposizioni in materia di elezioni politiche; in particolare la norma stabilisce l'esonero dalla raccolta delle sottoscrizioni per la presentazione di liste di candidati per le prime elezioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica successive alla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, a "partiti o gruppi politici costituiti in gruppo parlamentare in almeno una delle due Camere al 31 dicembre 2021 o che abbiano presentato candidature con proprio contrassegno alle ultime elezioni della Camera dei deputati o alle ultime elezioni dei membri del Parlamento europeo spettanti all'Italia in almeno due terzi delle circoscrizioni e abbiano ottenuto almeno un seggio assegnato in ragione proporzionale o abbiano concorso alla determinazione della cifra elettorale nazionale di coalizione avendo conseguito, sul piano nazionale, un numero di voti validi superiore all'1 per cento del totale";

grazie all'entrata in vigore di tale norma (dal 3 luglio 2022), per le prossime elezioni previste per il rinnovo delle assemblee parlamentari (la data stabilita è quella del 25 settembre 2022) moltissimi partiti e gruppi politici (come Fratelli d'Italia, Lega, Forza Italia, Partito Democratico Movimento 5 Stelle, Liberi e Uguali, Italia Viva, Coraggio Italia, Azione-+Europa; Noi con l'Italia) non dovranno provvedere alla raccolta e al deposito delle sottoscrizioni;

valutato che:

l'articolo 18-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica n. 361 del 1957, il testo unico delle leggi recanti norme per l'elezione della Camera dei deputati, stabilisce che in caso di elezioni anticipate il numero delle sottoscrizioni richieste per la presentazione di liste di candidati venga dimezzato rispetto al regime ordinario. Pertanto, ai sensi della predetta norma, debbono essere raccolte almeno 750 firme per ogni collegio plurinominale della Camera dei deputati;

in totale, dunque per presentarsi alle prossime elezioni politiche del 25 settembre 2022 un partito o una coalizione di liste che intendano sottoporre il proprio programma al voto democratico e non rientrino nelle deroghe dell'articolo 18-*bis* dovranno raccogliere almeno 36.750 firme per la Camera e 19.500 per il Senato;

considerato che:

all'esito di quanto esposto appare evidente che poche formazioni politiche, peraltro finora escluse dal circuito della rappresentanza parlamentare maggioritaria, dovranno adoperarsi, vieppiù in termini temporali strettissimi e nel pieno della stagione estiva, per la raccolta delle sottoscrizioni, la quale deve avvenire fisicamente all'interno di ogni collegio con l'autenticazione (al momento della firma) da parte di uno dei soggetti abilitati presente *in loco* (parlamentari, sindaci, amministratori locali o funzionari comunali, notai o avvocati);

ciò, inevitabilmente, non può che incidere negativamente sulla partecipazione democratica al confronto elettorale, agevolando la presentazione delle liste da parte dei partiti già presenti in Parlamento e disincentivando gli altri,

si chiede di sapere:

se non si intenda intervenire al fine di garantire la più ampia partecipazione democratica alle elezioni politiche previste per il 25 settembre 2022, consentendo a tutte le formazioni politiche che intendano prendere parte alla competizione elettorale di essere esonerate dalla raccolta del numero minimo di sottoscrizioni all'interno dei collegi;

se non si reputi quantomeno opportuno permettere, anche attraverso l'adozione di una circolare amministrativa, la modalità di raccolta con sottoscrizione dell'interessato attraverso la firma digitale, per consentire anche a chi non sia presente fisicamente *in loco* durante la raccolta delle firme di poter contribuire al raggiungimento del numero richiesto, anche in ragione del fatto che molti elettori residenti in un collegio potrebbero trovarsi al di fuori del medesimo durante le vacanze estive.

(4-07332)

LANNUTTI - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

in data 10 luglio 2012 ICCREA Banca società cooperativa, quale banca capofila, e Banca di credito cooperativo di Roma società cooperativa, quale banca partecipante, avevano concesso alla G.C. Hotel S.r.l., con sede a Roma, un finanziamento sotto forma di mutuo fondiario in *pool* ai sensi degli artt. 38-43 e seguenti del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, con vincolo di solidarietà di complessivi 4.750.000 euro da erogare in più somministrazioni e ripartito tra le banche finanziatrici per l'89,47 per cento da parte di ICCREA e il 10,53 per cento da parte della BCC;

il mutuo è stato interamente restituito, salvo la rata finale di 2.750 euro, e ciò a motivo di un credito (tuttora) inevaso nei confronti dell'ambasciata libica che aveva inviato alcuni feriti in Italia, per essere ospitati dall'*hotel*;

la BCC, tuttavia, a seguito del mancato pagamento di quella rata finale, senza alcun preavviso avrebbe tolto lo scoperto già concesso per 50.000 euro, peraltro mai superato ed utilizzato nella misura massima di 45.000 euro, senza mai rimodulare il mutuo;

inoltre, sempre senza alcun consenso dell'interessata, la BCC avrebbe abbinato al mutuo già concesso alla società un prodotto finanziario denominato "certezza no floor", classificato "ad alto rischio". La sottoscrizione dell'atto di consenso all'accettazione di tale prodotto finanziario sarebbe risultata peraltro apocrifia, come da apposita denuncia ai Carabinieri da parte dell'interessata;

il preteso credito successivamente sarebbe stato ceduto dalla banca a due persone, D. F. e R. C., quest'ultimo in passato oggetto di attenzione da parte della magistratura. C. sarebbe legato ad E. N., per il quale risulterebbe aver lavorato presso gli uffici di via Tuscolana a Roma. Nel 2008, alla famiglia C. erano stati sequestrati i beni dal Tribunale di Roma, che li aveva affidati all'amministratore D. F.. In quel frangente il tribunale ha scritto: "I beni aziendali appaiono dotati di una perdurante pericolosità e di un intrinseco potere destabilizzante per l'economia lecita. L'ammontare dei beni sequestrati è di un miliardo e trecento milioni di euro". Dopo 10 anni e l'assoluzione, a luglio 2018 tutto sarebbe stato restituito. Un anno prima, contro il parere della Procura di Roma, sarebbero state restituite le quote di un laboratorio radiologico romano. Lo scontro tra accusa e tribunale si sarebbe consumato attorno alle risorse finanziarie usate da C. per acquistare l'azienda nel 1999. La Procura, pur sottolineando l'assoluzione, ha evidenziato i rapporti della famiglia C. con soggetti interessati alla promozione e alla gestione del narcotraffico, ma ha rilevato che "il ricorso al credito bancario da parte del soggetto pluriprotestato come il C. non attesta la provenienza dei beni sequestrati e getta una luce inquietante sulle dinamiche delle relazioni con il sistema bancario";

i due acquirenti del preteso credito, aumentato fittiziamente attraverso una serie ben studiata di reati, hanno presentato istanza di fallimento della società, nonostante l'*hotel* di proprietà di quest'ultima sia di lusso ed abbia il valore di 12 milioni di euro circa;

considerato che, a giudizio dell'interrogante, le operazioni illecite, anche usurarie, messe in essere da ICCREA Banca e Banca di credito cooperativo ai danni di G.C. Hotel S.r.l., nonché da D. F. e R. C., sarebbero riconducibili ad un evidente *format* di reati complessi che ha, come fine, l'appropriazione di beni di elevato valore attraverso una ben studiata serie di reati, ai quali le procedure concorsuali servirebbero come mezzo finale e apparentemente lecito di spoliazione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

quali misure di competenza intenda attivare, nei confronti di banchieri e loro complici per evitare in futuro che malversazioni ai danni delle imprese e delle rispettive attività possano ripetersi.

(4-07333)

PESCO, NATURALE Gisella, ROMANO, CORBETTA, VANIN Orietta, L'ABBATE Patty, GIROTTO, LANNUTTI, DI PIAZZA - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'interno*. - Premesso che:

un'inchiesta del quotidiano "Il Giorno", cronaca di Milano, di agosto 2021 e reiterata anche nei giorni scorsi, ha evidenziato che l'Ortomercato di Milano, il più grande mercato ortofrutticolo all'ingrosso d'Italia, è diventato teatro di una grave problematica sociale che si ripete ogni notte;

gruppi di uomini, appostati all'esterno, scavalcano la recinzione del mercato, incuranti di telecamere e vigilanti, mettendo anche a repentaglio la propria incolumità fisica, al fine di introdursi illegalmente all'interno dell'immensa area in via Lombroso, alla periferia di Milano, per effettuare prestazioni lavorative in nero di carico e scarico di casse di frutta e verdura, destinate a negozi e mercati rionali;

i lavoratori, che ammonterebbero a diverse decine, sono reclutati da caporali e intermediari, che offrono lavoro in nero, pagato circa 2 euro l'ora, di cui usufruiscono grossisti o negozianti al dettaglio;

in un articolo di Gian Basilio Nieddu, pubblicato il 25 luglio scorso sul sito *internet* "myfruit.it", l'Associazione grossisti ortomercato di Milano ha preso le distanze da quanto sta accadendo: "Ripetiamo per l'ennesima volta che noi grossisti non solo non assoldiamo lavoratori in nero, come più volte accertato dai vari controlli a sorpresa dell'ispettorato al lavoro presso i nostri punti vendita (...) ma siamo fortemente danneggiati";

considerato che:

il fenomeno si protrae già da molto tempo e, a giudicare da quanto riportato dalla stampa, presenta caratteristiche assimilabili alla criminalità organizzata;

i controlli finora effettuati dagli ispettori del lavoro e dalle forze di polizia, non sembrano inspiegabilmente aver prodotto risultati tangibili,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e quali provvedimenti di competenza intendano adottare per interrompere questa pericolosa e indecorosa modalità di sfruttamento del lavoro.

(4-07334)