



Giunte e Commissioni

RESOCONTO SOMMARIO

n. 770

Resoconti

Allegati

GIUNTE E COMMISSIONI

Sedute di giovedì 7 luglio 2022

I N D I C E

Commissioni congiunte

3^a (Affari esteri, emigrazione) e 14^a (Politiche dell'Unione europea-Senato) e III (Affari esteri e comunitari) e XIV (Politiche dell'Unione europea-Camera):

Plenaria *Pag.* 5

Commissioni permanenti

6^a - Finanze e tesoro:

Plenaria *Pag.* 7

8^a - Lavori pubblici, comunicazioni:

Plenaria » 10

10^a - Industria, commercio, turismo:

Ufficio di Presidenza (Riunione n. 268) » 386

11^a - Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale:

Plenaria » 387

12^a - Igiene e sanità:

Plenaria » 390

Ufficio di Presidenza (Riunione n. 243) » 408

13^a - Territorio, ambiente, beni ambientali:

Plenaria » 409

Commissioni bicamerali

Indirizzo e vigilanza dei servizi radiotelevisivi:

Ufficio di Presidenza (Riunione n. 62) *Pag.* 410

Plenaria » 410

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; 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-Ipl-PVU; Misto-Liberi e Uguali-Ecosolidali: Misto-LeU-Eco; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-+Europa - Azione: Misto-+Eu-Az; Misto-ManifestA, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione comunista-Sinistra europea: Misto-Man.A PaP PRC-Se.

Inchiesta sul fenomeno delle mafie e sulle altre associazioni criminali, anche straniere:

<i>Comitato XXI regime carcerario ex art. 41-bis e modalità di esecuzione della pena intramuraria in alta sicurezza (Riunione n. 26)</i>	Pag. 417
<i>Comitato IV controllo criminali sulle attività connesse al gioco (Riunione n. 22)</i>	» 417

Per la sicurezza della Repubblica:

<i>Plenaria</i>	» 418
---------------------------	-------

Per l'attuazione del federalismo fiscale:

<i>Plenaria</i>	» 419
---------------------------	-------

Commissioni monocamerali d'inchiesta

Sul gioco illegale e sulle disfunzioni del gioco pubblico:

<i>Plenaria</i>	Pag. 421
---------------------------	----------

COMMISSIONI CONGIUNTE

3^a (Affari esteri, emigrazione) e 14^a (Politiche dell'Unione europea)

del Senato della Repubblica

con le Commissioni

III (Affari esteri e comunitari) e XIV (Politiche dell'Unione europea)

della Camera dei deputati

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

17^a Seduta

Presidenza del Presidente della III Commissione della Camera
FASSINO

Interviene il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri con delega agli affari europei, Amendola.

La seduta inizia alle ore 8,35.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il presidente FASSINO avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso la trasmissione televisiva sui canali satellitari e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Avverte, inoltre, che della procedura informativa sarà redatto il resoconto stenografico.

Le Commissioni congiunte prendono atto.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Governo sugli esiti del Consiglio europeo del 23 e 24 giugno 2022

Il presidente FASSINO svolge un intervento introduttivo.

Il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio con delega agli affari europei, AMENDOLA, rende le comunicazioni sull'argomento in titolo.

Intervengono per formulare quesiti ed osservazioni la senatrice Laura GARAVINI (*IV-PSI*) e i deputati BIANCHI (*Lega*), DE LUCA (*PD*), Lia QUARTAPELLE PROCOPIO (*PD*) da remoto, BERTI da remoto (*M5S*), Emanuela ROSSINI (*Misto-Min. Ling.*), MAGGIONI (*Lega*) e il presidente FASSINO (*PD*).

Il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio con delega agli affari europei, AMENDOLA, replica ai quesiti posti e fornisce ulteriori precisazioni.

Il presidente FASSINO dichiara concluse le comunicazioni in titolo.

La seduta termina alle ore 9,40.

FINANZE E TESORO (6^a)

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria**327^a Seduta***Presidenza del Presidente***D'ALFONSO**

*Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze
Maria Cecilia Guerra.*

La seduta inizia alle ore 9.

IN SEDE REFERENTE

(2651) Delega al Governo per la riforma fiscale, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta di ieri.

Facendo seguito a un quesito preliminare della senatrice BOTTICI (M5S) sull'articolo 6, il sottosegretario Maria Cecilia GUERRA ripercorre l'iter della norma e ne riepiloga il contenuto, confrontando il testo originario presentato dal Governo con quello approvato poi, con modificazioni, dalla Camera dei deputati. In particolare, evidenzia le finalità del comma 1, volto, tra l'altro, all'individuazione di immobili non censiti o abusivi, e del comma 3, che intende destinare agli enti locali una quota dell'eventuale maggiore gettito derivante proprio dalle attività di verifica sui fabbricati.

Quanto al comma 2, che è stato oggetto di lungo confronto tra i Gruppi parlamentari ed è il risultato di una mediazione politica, si prevede un'integrazione delle informazioni presenti nel catasto dei fabbricati in tutto il territorio nazionale, che dovrà essere disponibile a decorrere dal 1° gennaio 2026. L'accordo raggiunto prevede l'eliminazione, per ogni

unità immobiliare, del riferimento al valore di mercato e invece la previsione, in aggiunta alla rendita catastale a legislazione vigente, di una rendita calcolata sulla base del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 138. Il comma chiarisce peraltro che le informazioni che verranno raccolte non potranno essere utilizzate per la determinazione della base imponibile dei tributi la cui applicazione si fonda sulle risultanze catastali e, conseguentemente, per la determinazione delle agevolazioni e dei benefici sociali.

Il PRESIDENTE avverte che riprende la discussione generale.

Il senatore LANNUTTI (*UpC-CAL-Alt-PC-AI-Pr.SMART-IdV*), preannunciando un intervento più di dettaglio nel seguito del dibattito, denuncia l'atteggiamento contraddittorio dell'Unione europea, che impone ai Paesi membri il varo di alcune riforme fiscali e al tempo stesso si mostra tollerante nei confronti della fiscalità vantaggiosa presente in alcuni di essi, che secondo alcune stime sottrarrebbe agli altri Paesi, solo in elusione, una cifra variabile tra 30 e 50 miliardi di euro all'anno.

Andando per punti in maniera molto sintetica, ricorda quindi la necessità di una riforma del catasto che adegui le rendite delle case dei centri storici, spesso aventi valori molto inferiori di quelli delle aree periferiche, del miglioramento del sistema dell'IVA, visto che l'Italia, con circa 33,6 miliardi, è prima nell'Unione europea per il maggior ammontare di IVA mancante, e di una codificazione delle disposizioni legislative vigenti in materia di giustizia tributaria, ambito della giustizia che presenta comunque indici di efficienza migliori di altri.

Quanto all'articolo 8, che reca la delega al Governo per l'adozione di norme finalizzate a introdurre alcune modifiche al sistema nazionale della riscossione, ritiene debba essere costruito un nuovo rapporto tra cittadino e Amministrazione fiscale, anche con l'ausilio delle nuove tecnologie e con la piena interoperabilità delle banche dati, che permetta di superare le disparità di trattamento tra le parti, che hanno sempre visto avvantaggiati gli agenti della riscossione.

Conclude sollecitando l'elevazione a rango costituzionale dello Statuto dei diritti del contribuente.

Il PRESIDENTE, anche alla luce dell'imminente inizio dei lavori dell'Aula, informa che la discussione generale proseguirà la prossima settimana.

Propone intanto di fissare, facendo seguito a quanto già prospettato nella seduta precedente, alle ore 14 di giovedì 14 luglio il termine per la presentazione di eventuali emendamenti e ordini del giorno.

Conviene la Commissione.

Il PRESIDENTE, nella consapevolezza della circostanza che non sarà possibile apportare modifiche al testo, sollecita i Gruppi a confrontarsi per

la presentazione di ordini del giorno, possibilmente condivisi, su aspetti non ricompresi nel provvedimento in esame, che potranno essere di indirizzo per l'attività legislativa futura.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 9,30.

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

280^a Seduta

Presidenza del Presidente
COLTORTI

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE REFERENTE

(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

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 5 luglio.

Il PRESIDENTE comunica che sono stati presentati 536 emendamenti e 22 ordini del giorno, pubblicati in allegato.

Non essendoci richieste di intervento in discussione generale, il PRESIDENTE propone di considerare conclusa tale fase procedurale e di rinviare l'esame alla prossima settimana, specificando che nella seduta di martedì pomeriggio avrà luogo l'illustrazione degli emendamenti, mentre le votazioni avranno inizio quando saranno pervenuti i prescritti pareri.

Il senatore MARGIOTTA (PD) esprime fin d'ora l'indisponibilità del suo Gruppo a valutare qualsiasi ipotesi di limitare l'esame in Commissione ad un gruppo di emendamenti segnalati, ricordando che tale modalità può avere una sua utilità su provvedimenti particolarmente complessi come la legge di bilancio, ma non certo quando, come nel caso, il numero degli emendamenti presentati è assolutamente ragionevole e gestibile.

Il senatore CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*) concorda con il senatore Margiotta, ricordando di avere già segnalato in una precedente seduta la necessità che gli uffici del Governo, a partire dalla Ragioneria generale dello Stato, compiano i dovuti approfondimenti su tutti gli emendamenti presentati, per evitare che vengano formulati pareri contrari basati non su valutazioni concrete ma sul fatto che non sono stati acquisiti tutti gli elementi necessari.

Non essendovi altre richieste d'intervento sul punto, così resta convenuto.

Il senatore MARGIOTTA (*PD*) chiede che il Presidente pronunci l'improponibilità degli emendamenti in apertura della seduta prevista per l'illustrazione.

Il relatore PAROLI (*FIBP-UDC*) ritiene che sarebbe invece opportuno procedere prima all'illustrazione, in quanto da essa potrebbero emergere elementi utili alla valutazione del Presidente.

Il PRESIDENTE si riserva di individuare il momento più opportuno per la dichiarazione di improponibilità degli emendamenti.

Il seguito dell'esame è rinviato.

La seduta termina alle ore 9,20.

**ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI
AL DISEGNO DI LEGGE N. 2646
(al testo del decreto-legge)**

G/2646/1/8

MONTEVECCHI, VANIN

Il Senato,

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

premessò 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.

G/2646/2/8

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

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante «Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità 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'art. 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 Value 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 Value 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 eccezio-

nalità 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 Valore 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

che legate al mondo dell'acqua lungo tutta la filiera e valutarne l'impatto socio-economico (ad esempio «Water Bond»);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

G/2646/3/8

DI GIROLAMO

Il Senato,

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

premessò 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 Tra-

sporti 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.

G/2646/4/8

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Il Senato,

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

premessi 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.

G/2646/5/8

DI GIROLAMO, VANIN

Il Senato,

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

premesso che:

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

G/2646/6/8

FEDE, VANIN

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante «Disposizioni urgenti per la sicurezza

e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» (A.S. 2646),

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.

G/2646/7/8

CROATTI, FEDE, VANIN

Il Senato,

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

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 ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (COM/2021/563 final)), sta procedendo ad una progressiva penalizzazione del gasolio, non tenendo conto di quei settori, come quello del noleggio autobus con conducente, che non possono privarsene nel

breve periodo; inoltre, con la riforma del sistema ETS prevede l'inclusione del settore dei trasporti nel sistema dello scambio di quote. L'insieme di queste misure potrebbe generare nell'immediato futuro un incremento considerevole dei costi per le imprese del trasporto turistico, senza che le stesse possano porvi rimedio per la mancanza di un'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi 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.

G/2646/8/8

MALLEGNI, GALLONE

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

considerato che:

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

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

il comparto può contribuire alla transizione ecologica attraverso l'acquisizione dei modelli più efficienti di autobus dotati di motori Euro 6 classe E. Attualmente il parco mezzi in circolazione conta circa 25.150 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'ideale tecnologia alternativa che non utilizzi combustibili fossili,

impegna il Governo

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

G/2646/9/8

MARGIOTTA, MANCA

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);

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 con-

siderevole 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:

ad adottare nella prossima legge di bilancio, al fine di garantire l'ammodernamento delle flotte dei bus turistici e la riduzione massima delle emissioni inquinanti, 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.

G/2646/10/8

RUSPANDINI, TOTARO

Il Senato,

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

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 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.

G/2646/11/8

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

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

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'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.

G/2646/12/8

ROMANO, FEDE, VANIN

Il Senato,

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

premessi 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.

G/2646/13/8

BERGESIO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

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

premesso che:

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

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

la linea Cuneo – Ventimiglia – Nizza, è da sempre considerato un gioiello di ingegneria ferroviaria: per attraversare le Alpi Marittime sono stati realizzati arditi ponti che attraversano da un lato all'altro le strette valli Roya e Vermentagna 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.

G/2646/14/8

FLORIS, AIMI, TOFFANIN, PAPATHEU, MODENA, CRAXI

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 decreto-legge in esame non reca misure adeguate e mirate per la gestione dei problemi legati alle carenze infrastrutturali della Regione Sardegna;

tale Regione, da sempre nota per le innumerevoli risorse paesaggistiche e culturali, è tra le più penalizzate e deficitarie dal punto di vista logistico, sia con riferimento ai collegamenti interni, sia riguardo alla scarsità di collegamenti, sia aerei che marittimi, con il continente;

la dotazione di adeguate infrastrutture rappresenta per i territori il volano principale per favorire lo sviluppo del sistema produttivo e, in momenti di crisi economico-sociale come quello attuale, la garanzia per una più rapida ripresa e, con essa, il rilancio del turismo;

è improcrastinabile la necessità di assumere iniziative tempestive ed efficaci volte alla programmazione di investimenti a regime nei principali settori infrastrutturali della Regione Sardegna,

impegna il Governo:

a reperire adeguate risorse finanziarie finalizzate al potenziamento delle reti viarie e ferroviarie interne della Regione Sardegna, nonché i collegamenti aerei e navali della Regione con il continente, al fine di diminuire il gap infrastrutturale del territorio sardo.

G/2646/15/8

BOCCARDI

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),

premessi che:

la S.S. 172 (c.d. «dei Trulli») è una importante via di comunicazione che unisce Taranto a Casamassima, ove si raccorda alla S.S. 100 che da Taranto conduce a Bari. Tale strada, nel suo primo tratto (Taranto-Orimini) è già stata oggetto, di lavori di adeguamento ed allargamento della sede e, attualmente, si presenta a quattro corsie; il restante percorso, invece, nonostante l'intenso traffico che l'attraversa, soprattutto durante i mesi estivi, è tuttora a due sole corsie ed è appunto oggetto dei lavori di allargamento e messa in sicurezza finanziati con la convenzione sopra citata, lavori attualmente in fase di avanzata progettazione;

in data 21 novembre 2003 è stata sottoscritta fra la Regione Puglia e l'ANAS una convenzione che prevedeva tra l'altro due importanti interventi sulla S.S. 172, ovvero l'«Adeguamento e ammodernamento in sede ed in variante – IV corsia Orimini superiore», dell'importo di 15,494 milioni di Euro, nonché i «Lavori di costruzione della variante di Martina Franca e del tronco Casamassima-Putignano» dell'importo di 35,537 milioni di Euro, entrambi con finanziamento ad intero carico dell'ANAS;

l'intervento per la SS 172 dei Trulli – tratta Casamassima – Turi – Putignano è inserita tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale nonché nella convenzione stipulata tra ANAS e la regione Puglia;

l'intervento è contenuto nel Piano pluriennale ANAS 2016-2020 per un importo di 57,5 milioni di euro e allo stato risulta finanziato il primo lotto tra Casamassima e Turi per un totale di 18,2 milioni di cui:

- 7,2 a valere sulla delibera CIPE n. 29/2012;
- 11 milioni di euro a valere sulla delibera CIPE n.137/2012;

i dati statistici elaborati dall'ACI e dall'ANAS evidenziano che, in particolare nell'ultimo periodo, sul tratto Putignano-Turi-Casamassima si rileva un tasso di incidentalità e di mortalità particolarmente elevato, peraltro in aumento nel corso degli ultimi anni;

l'ammodernamento del tratto Casamassima – Putignano consente di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione e l'adeguamento degli svincoli e la regolarizzazione degli accessi ai fondi anche con l'introduzione di viabilità di servizio. Sull'infrastruttura in progetto è stimato un Traffico Giornaliero Medio pari a circa 21.570,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative volte ad avviare l'opera citata in premessa atteso che da circa 10 anni ANAS dispone dei finanziamenti necessari per la realizzazione del primo lotto tra Casamassima e Turi e ad assicurare il completo finanziamento e la relativa realizzazione del lotto compreso tra Turi e Putignano.

G/2646/16/8

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Il Senato,

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

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 progett-

tazione e realizzazione indifferibile e urgente del nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore e del nuovo ponte della Becca.

G/2646/17/8

D'ARIENZO

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);

premessò che,

le gare d'appalto andate deserte per la realizzazione dell'alta velocità Brescia-Verona e Verona-Vicenza stanno rallentando l'esecuzione dei lavori e si rischia di non rispettare i termini imposti dal PNRR, di cui le due opere hanno ricevuto parte dei finanziamenti;

alcune gare vanno deserte per le conseguenze delle crisi delle imprese del settore dei lavori infrastrutturali che ne ha ristretto la platea in maniera significativa;

a questo, si aggiungono i rincari delle materie prime che rendono impossibile il calcolo dei costi in rapporto alla cifra a base d'asta nonché una certa sfiducia degli operatori a causa dell'eccessiva volatilità dei prezzi;

per la tratta Milano/Verona è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 70 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 30 per cento è rimasto in capo al Consorzio CEPAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

per la Tratta Verona/Padova, invece, è stato condiviso l'affidamento al mercato, mediante procedure di gara, di una quota degli appalti da far eseguire a terzi pari al 60 per cento circa delle opere civili e di armamento (le infrastrutture). Il restante 40 per cento è rimasto in capo al Consorzio IRICAV 2 attraverso gli affidamenti diretti;

è possibile una soluzione interpretando correttamente gli impegni assunti dal Governo italiano in sede comunitaria, anche al fine garantire l'ultimazione delle opere affidate nel rispetto delle tempistiche contrattuali senza che ciò possa essere considerata quale violazione degli impegni assunti dallo Stato italiano verso l'Europa con il PNRR;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di avviare un confronto mirato con l'UE per favorire la realizzazione delle opere in questione modificando i limiti percentuali vigenti ed in particolare proponendo che se la gara pubblica per l'individuazione delle imprese terze cui affidare il 70 per cento o il 60 per cento dei lavori dell'intera tratta, andasse deserta o comunque non è possibile aggiudicarla, il Contraente possa procedere con affidamenti diretti purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate.

G/2646/18/8

DAMIANI

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 reca diverse disposizioni per il rafforzamento e la funzionalità di opere pubbliche relative alla mobilità;

la riqualificazione infrastrutturale del Paese passa necessariamente attraverso il completamento di molte reti ferroviarie del Sud Italia, come quella relativa alla tratta Canosa di Puglia fino a Spinazzola,

al fine di potenziare il sistema ferroviario della Regione Puglia, di ridurre l'impatto ambientale delle polveri sottili derivate dal trasporto su gomma o su rotaia con vetture a trazione biodiesel, di decongestionare il traffico veicolare che insiste nella tratta tra Barletta e Spinazzola, sarebbe opportuno procedere all'elettificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare iniziative al fine di procedere all'elettificazione della tratta ferroviaria Canosa di Puglia-Minervino Murge-Spinazzola in aggiunta alla tratta Barletta-Canosa di Puglia già prevista dal piano di potenziamento della linea Barletta-Spinazzola.

G/2646/19/8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

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

su iniziativa del dirigente della Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali,

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

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

tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto «Ristori» e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro;

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

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

ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai

subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

impegna il Governo:

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

G/2646/20/8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

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

premessi che:

il dottor Felice Morisco, come risulta dal *curriculum vitae* pubblicato sul sito del Ministero, dal 1997 al 2011 ha svolto presso l'ANAS attività di valutazione della fattibilità dei piani finanziari annessi alle convenzioni autostradali e dal 2011 al 2012 è stato dirigente amministrativo presso l'Unità Analisi economico finanziarie espletando mansioni connesse all'attività di vigilanza economica e regolazione per le società concessionarie autostradali; quando per legge tali funzioni sono passate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in totale continuità, ha mantenuto la stessa carica presso la neo-costituita struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali e poi dal 2015 presso la Direzione generale di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, dove nel gennaio scorso ha visto porre anche l'ANAS sotto la sua vigilanza;

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

su iniziativa del dottor Morisco ai concessionari autostradali è stato assicurato, per le conseguenze della pandemia da Covid-19, attraverso un apposito incremento dei pedaggi, il ristoro integrale della differenza tra gli incassi netti registrati a partire dal marzo 2020 rispetto ai corrispondenti mesi del 2019, l'anno più ricco di sempre in questo settore; per Autostrade per l'Italia (ASPI) l'importo è già quantificato in 542 milioni di euro per i soli mesi marzo-giugno 2020; i bilanci della società per il 2020 e il 2021 evidenziano minori ricavi per 816 e 232 milioni; il ristoro per quel biennio raggiungerà dunque il miliardo di euro, che graverà sui pedaggi, aumentando i costi di tutte le attività economiche che usufruiscono della rete

di ASPI, con conseguente aumento dei prezzi dei servizi e dei prodotti da loro offerti, nonché delle merci trasportate, in aggiunta agli incrementi dei costi dovuti ai rincari dei carburanti; lo stesso criterio andrà applicato alle altre concessioni autostradali con relativo esborso da parte dei loro utenti; tale ristoro integrale rappresenta una macroscopica disparità di trattamento rispetto agli altri settori, atteso che ASPI ha subito una riduzione degli incassi rispetto al 2019 pari al 26,2 per cento nel 2020 e al 7,4 per cento nel 2021, ben sotto la soglia minima del 33 per cento prevista dal decreto «Ristori» e misure connesse, dove si è posto altresì un tetto del 20 per cento del minore fatturato, e un limite di 150.000 euro all'importo da ristorare; con le regole stabilite in generale dalla legge, ad ASPI non spetterebbe alcun ristoro; senza un supporto di legge, anzi, in contrasto con le norme applicate ad ogni altra azienda, il dottor Morisco ha garantito ad ASPI una sorta di immunità rispetto all'andamento dell'economia reale, che nel 2020 ha visto scendere del 9 per cento il PIL; lo stesso regime, secondo le indicazioni del dirigente, andrà applicato a tutti i concessionari autostradali, benché, a differenza di molte attività che i provvedimenti del Governo hanno chiuso per mesi, abbiano continuato ad operare, fruendo anche di eccezioni per le loro aree di servizio rispetto alla chiusura di bar e ristoranti; il meccanismo indicato, peraltro, costituirebbe anche una immunizzazione (a spese degli utenti, diretti e indiretti, delle autostrade) dagli effetti del rincaro dei carburanti, che inevitabilmente ridurrà il traffico; anche in questo caso la disparità con gli altri soggetti economici della nazione appare stridente e ingiustificata; ASPI, riguardo all'opzione di cui al punto 1.1 lettera b) numero i) della delibera CIPE 15 giugno 2007, n. 39, ha sempre scelto di non chiedere il riequilibrio del piano economico-finanziario; per questo non ha mai subito compensazioni in termini di ribasso delle tariffe dei pedaggi o altro, benché in tutti gli esercizi dal 2008 al 2019 abbia incassato molto più di quanto previsto dal piano finanziario, ad esempio 215 milioni nel 2018 e 188 milioni nel 2019;

Lo stesso dottor Morisco ha esteso la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova sulla base dell'approvazione da parte del CIPE di un progetto parziale e preliminare, quando invece era richiesto, dalla convenzione il progetto definitivo completo, approvazione che era stata in precedenza definitivamente annullata dal Consiglio di Stato; in base alla convenzione del 2007, approvata per legge, la concessione doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, «in funzione della realizzazione della Valdastico Nord» (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto una procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare; con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, a esclusione di vari tratti, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministro dell'ambiente; alla scadenza del 30 giugno 2013 non esisteva alcun progetto completo, né definitivo della Valdastico Nord; l'inerzia del Ministero delle in-

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.

G/2646/21/8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

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

premesso che:

in base alla convenzione del 9 luglio 2007, approvata dall'art. 8-*duodecies*, comma 2, del decreto-legge 7 aprile 2008, n. 59, convertito,

con modificazioni, dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, la concessione la concessione dell'Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova doveva essere estesa al 31 dicembre 2026, «in funzione della realizzazione della Valdastico Nord» (articolo 4, comma 1), il cui completo progetto definitivo doveva essere approvato entro il 30 giugno 2013 (comma 2); ciò avveniva dopo che l'Unione europea aveva aperto una procedura di infrazione su un precedente tentativo di proroga, in quanto non collegato ad alcuna nuova opera da realizzare;

con deliberazione n. 21 del 18 marzo 2013 il CIPE approvò, in linea tecnica, il solo progetto preliminare del solo 1° lotto Piovone 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 Bese-nello, 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.

G/2646/22/8

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

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

impegna il Governo:

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

Art. 1.**1.1**

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Sopprimere il comma 1.

1.2

MONTEVECCHI, VANIN

Sopprimere il comma 2.

1.3

PAVANELLI, VANIN

Sopprimere il comma 2.

1.0.1

EVANGELISTA, FARAONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Collegio consultivo tecnico)

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

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

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

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

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

– "3-bis) il comma 4 è soppresso.».

1.0.2

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente:

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

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

"3-bis) il comma 4 è soppresso"».

1.0.3

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Collegio consultivo tecnico)

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

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

b) dopo il numero 3) è inserito il seguente: "*3-bis*) il comma 4 è soppresso".».

1.0.4

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

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

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

"*3-bis*) il comma 4 è soppresso".».

1.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

a) dopo il punto 1), è inserito il seguente punto:

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

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

"3-bis) il comma 4 è soppresso"».

1.0.6

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

1.0.7

MALLEGGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

1.0.8

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Opere a rete e suddivisione in lotti quantitativi)

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

1.0.9

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

1.0.10

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

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

1.0.11

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Affidamento di opere e lavori a rete)

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

1.0.12

MALLEGGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."».

1.0.13

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Avvisi procedure negoziate PNRR)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."».

1.0.14

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Norma per l'affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC)

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."».

1.0.15

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."».

1.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

1. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 il secondo ed il terzo periodo sono sostituiti con il seguente: "Gli operatori economici da invitare alle procedure di cui al periodo precedente sono individuati, nel rispetto di un criterio di rotazione, sulla base di indagini di mercato, previa pubblicazione dell'avviso per la manifestazione di interesse nei rispettivi siti istituzionali, o tramite elenchi, previa pubblicazione di analogo avviso."».

1.0.17

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

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

1. Al fine di accelerare la realizzazione delle opere pubbliche indispensabili per la crescita del Paese, in caso di realizzazione di un'opera o di un intervento pubblico o di interesse pubblico, che abbia impatto ambientale, per il quale sia stata indetta una conferenza di servizi, il parere della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio, in deroga al Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, è obbligatorio ma non vincolante.».

1.0.18

VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Semplificazioni procedurali in materia di installazione di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)"».

1.0.19

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Semplificazioni procedurali in materia di installazione di infrastrutture per impianti temporanei di telefonia mobile)

1. All'articolo 47, comma 1, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che istituisce il Codice delle Comunicazioni Elettroniche è aggiunto in fine, il seguente periodo: "Gli impianti temporanei di comunicazione elettronica di cui al presente comma rientrano tra gli interventi non soggetti ad autorizzazione paesaggistica, di cui all'articolo 2, Allegato A, punto A.16 del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 (Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata)".».

Art. 2.**2.1**

Marco PELLEGRINI

Al comma 1, dopo la parola: «costruzione», inserire le seguenti: «alla gestione»,».

2.2

QUARTO

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire la salvaguardia dello stato ecologico dei corpi idrici e la tutela della biodiversità dell'ecosistema delle acque di alveo e sub alveo, la plurifunzionalità dei paesaggi e delle componenti e dei sistemi naturali fragili o delicati,».

2.3

QUARTO

Al comma 1, dopo le parole: «in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale di ripresa e resilienza,» inserire le seguenti: «di garantire una migliore tutela delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi,».

2.4

QUARTO

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione del mantenimento di standard elevati di qualità delle acque, preservandole da inquinanti chimici, quali sostanze poli- e perfluoroalchiliche (PFAS), nitrati, fitofarmaci, nutrienti, geni di resistenza ad antibiotici sintetici e semisintetici, interferenti endocrini, metalli pesanti e contaminanti emergenti quali microplastiche».

2.5

QUARTO

Al comma 1, capoverso «1.», lettera c), aggiungere, in fine, le seguenti parole: «, anche in considerazione dell'equilibrio delle funzioni ecosistemiche delle sorgenti vulnerabili, dei sistemi acquatici naturali fragili e caratterizzati da processi morfodinamici veloci e complessi, nonché dello stato ecologico dei corpi idrici».

2.6

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al primo periodo, sostituire le parole: «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» con le seguenti: «una quota entro il limite massimo di 1.000.000 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»;

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente*: «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, cumulativamente agli incentivi previsti dal comma 2 dell'articolo 113 del decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50, il limite stabilito dal comma 3 del medesimo articolo.»;

b) sopprimere il comma 3.

2.7

FERRARI, MARCUCCI, MANCA, COLLINA, TARICCO, BOLDRINI

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, da destinare: *a)* ad attività di mappatura, ad opera di centri di competenza del Dipartimento della Protezione civile, delle opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse, che non superano i 15 metri di altezza o che determinano un volume d'invaso non superiore a 1.000.000 di metri cubi, non utilizzate o parzialmente sfruttate, al fine di individuarne la capacità teorica e di utilizzo in sicurezza e il possibile uso per scopi di approvvigionamento idrico; *b)* allo sviluppo di un Piano mirato al progressivo massimo sfruttamento economicamente sostenibile delle predette opere di sbarramento, dighe di ritenuta o traverse utilizzabili per scopi di approvvigionamento idrico.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari ad 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

2.8

SAPONARA, CAMPARI, BERGESIO, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di incrementare la produzione di energia da fonte idroelettrica, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per l'effettuazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica comprensivo delle indagini geologiche e delle opere da eseguire per la realizzazione delle dighe nella Pianura Padana e dei relativi invasi. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di

euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

2.9

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Per il progetto di fattibilità tecnica ed economica, comprensivo delle indagini geologiche, delle opere da eseguire per la realizzazione della diga in località Armorano e del relativo invaso; nel comune di Castelano in provincia di Parma, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022 e 1 milione di euro per l'anno 2023 cui si provvede 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.».

2.10

AUGUSSORI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di consentire e velocizzare l'opera di sistemazione e di pulizia del Lago artificiale di Posina (VI) dai detriti causati dalla tempesta Vaia, è stanziato, a favore della regione Veneto e degli enti locali interessati, quale contributo statale, 1 milione di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

2.11

FENU

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

«3-bis. All'articolo 16, comma 6, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, l'ultimo periodo è soppresso.».

2.0.1

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

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

(Piano nazionale di contrasto alla siccità)

1. Al fine di contrastare l'emergenza siccità, è istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, un Fondo, con una dotazione di 3,5 miliardi di euro per il triennio 2022-2024, per l'adozione del Piano nazionale di contrasto alla siccità che preveda l'avvio immediato della costruzione di nuovi invasi per raccogliere le acque piovane, recependo le proposte progettuali in stato di avanzata definizione già in possesso dei consorzi di bonifica italiani, e la creazione di impianti galleggianti per la produzione di energia idroelettrica e fotovoltaica.

2. Agli oneri derivanti dalla presente articolo, pari a 3,5 miliardi di euro per il triennio 2022-2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo per il reddito di cittadinanza di cui all'articolo 1, comma 255, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede a rideterminare destinatari ed importi dei benefici del reddito di cittadinanza per garantire il rispetto del nuovo limite di spesa. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze è autorizzato con propri decreti a modificare i criteri di accesso e gli importi delle prestazioni previste a valere sul predetto fondo per consentire in ogni caso il rispetto del limite di spesa complessivo ed è altresì autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.».

2.0.2

FERRARI, MARGIOTTA, MANCA, COLLINA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 2-bis.***(Misure per l'efficientamento delle infrastrutture idriche e la riduzione delle perdite di acqua immesse in rete)*

1. Al fine di rendere più efficienti le infrastrutture idriche nazionali e ridurre le perdite di acqua immessa in rete, sono stanziati 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027 da destinare, fino a concorrenza delle predette risorse, al finanziamento, con scorrimento della graduatoria, dei progetti di cui al bando reso noto tramite Avviso pubblico del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*, 5° Serie Speciale, n. 29, del 9 marzo 2022, risultati ammissibili ma non finanziati per esaurimento delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, Missione 2, Componente 4, Misura 4, Investimento 4.2.

2. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e con il Ministro dell'Interno, da adottarsi entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di ripartizione delle risorse di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

2.0.3

FERRARI, MARCUCCI, D'ARIENZO, COLLINA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 2-bis.***(Fondo per la realizzazione di impianti di potabilizzazione delle acque mediante dissalazione di acque marine e salmastre)*

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al fi-

nanziamento di progetti di interesse strategico regionale riguardanti la realizzazione di impianti, alimentati esclusivamente da fonti rinnovabili, di desalinizzazione delle acque marine e salmastre finalizzati alla produzione di acqua dolce da destinare ad potabile ed irriguo da realizzare nell'ambito delle aree territoriali più esposte al fenomeno della siccità e alla carenza di fonti idriche potabili.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, si provvede 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 della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.».

2.0.4

CALIGIURI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

(Disposizioni per la mitigazione degli effetti della crisi idrica nel settore agricolo e contrasto al dissesto idrogeologico)

1. Al fine di mitigare gli effetti della crisi idrica nel settore agricolo è autorizzato l'utilizzo delle cave in disuso esistenti come invasi di acque per usi umani per il contrasto alla siccità e come vasche di laminazione per il contrasto al dissesto idrogeologico.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, di concerto con le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono adottate le modalità per l'individuazione dei siti da riconvertire in bacini per l'accumulo di acqua e in vasche di laminazione.».

2.0.5

GALLONE, CALIGIURI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

(Disposizioni per il risparmio idrico al fine ottimizzarne l'approvvigionamento – Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152)

1. All'articolo 146 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al comma 1, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla lettera d), dopo la parola "agricolo" aggiungere le seguenti: "in quest'ultimo promuovendo l'utilizzo di sistemi di irrigazione a goccia.";

b) aggiungere la seguente lettera:

i) ridurre le perdite degli alvei sulle principali rogge derivatorie."».

2.0.6

BERGESIO, CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 2-bis.

(Misure urgenti per la realizzazione di infrastrutture funzionali alla produzione di energia da fonti rinnovabili)

1. Nelle more dell'attuazione del sistema di approvvigionamento a lungo termine di cui all'articolo 18 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, al fine di accelerare lo sviluppo di nuova capacità di stoccaggio funzionale alle esigenze di gestione efficiente e sicura del sistema elettrico nazionale, necessaria al raggiungimento degli obiettivi nazionali e internazionali di decarbonizzazione, nonché alla riduzione del consumo di gas naturale e all'incremento delle fonti rinnovabili, è consentito al gestore della rete di trasmissione nazionale, in via transitoria, di realizzare ed esercire impianti di stoccaggio, con capacità di accumulo di almeno sei ore, in misura non superiore al venti per cento del fabbisogno di stoccaggio di cui ai commi 1 e 2 del citato articolo 18, fermo restando il divieto di gestione da parte del medesimo gestore della relativa capacità sui mercati elettrici.

2. La capacità di stoccaggio che il gestore della rete di trasmissione nazionale può realizzare ai sensi del comma 1 è individuata nella proposta

di progressione temporale del fabbisogno di cui all'articolo 18, commi 1 e 2, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, evidenziando in particolare la localizzazione e le tempistiche per il relativo completamento. In relazione alla capacità di stoccaggio da realizzare da parte del gestore della rete di trasmissione nazionale, il Ministero della transizione ecologica individua le condizioni di realizzazione e adotta indirizzi in merito al monitoraggio dello stato di realizzazione delle relative opere e degli effetti sul sistema elettrico.

3. Fermo restando quanto previsto al comma 6, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente definisce:

a) i criteri, le modalità e le condizioni con cui il gestore della rete di trasmissione nazionale alloca la capacità di stoccaggio di cui al comma 1 a operatori di mercato secondo criteri trasparenti e non discriminatori, attraverso la piattaforma centralizzata, organizzata e gestita dal Gestore dei mercati energetici S.p.A. di cui all'articolo 18, comma 5, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210;

b) le modalità di copertura dei costi sostenuti dal gestore della rete di trasmissione nazionale per la realizzazione e l'esercizio della nuova capacità di accumulo.

4. I proventi derivanti dall'allocazione della capacità di stoccaggio sono impiegati per la riduzione dei corrispettivi a copertura dei costi di realizzazione ed esercizio della capacità di stoccaggio medesima.

5. La realizzazione e l'esercizio degli impianti di stoccaggio di cui al comma 1 e le relative opere connesse e infrastrutture indispensabili, nonché le modifiche sostanziali degli impianti stessi, ad eccezione degli impianti idroelettrici di accumulo mediante pompaggio, sono soggetti all'autorizzazione unica di cui all'articolo 1-*sexies* del decreto-legge 29 agosto 2003 n. 239, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2003, n. 290.

6. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo, l'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente si esprime ai sensi di quanto previsto dall'articolo 54, paragrafo 2, della direttiva 2019/944/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019. Ai sensi dell'articolo 54, paragrafo 3, della direttiva 2019/944/UE, della presente disposizione è data comunicazione alla Commissione e all'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia.».

2.0.7

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 2-bis.**

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente:

"2-bis. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale"».

2.0.8

VONO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 2-bis.**

1. Al fine di realizzare un collegamento viario, ferroviario e infrastrutturale stabile tra la Sicilia e il continente, il Ponte sullo Stretto di Messina è inserito nell'elenco degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, come opera di preminente interesse nazionale in deroga al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.».

Art. 3.**3.1**

DI GIROLAMO, FEDE, COLTORTI, VANIN

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «interventi da eseguire» inserire la seguente: «anche» e dopo le parole: «l'efficientamento energe-

tico,» *inserire le seguenti*: «l'esecuzione di interventi di potenziamento o di nuovi impianti tecnologici analogico-digitali di carattere radio-telefonico di primaria finalità emergenziale, su territori di complessa conformazione e geolocalizzati in aree di confine territoriale nazionale,».

3.2

COLTORTI, DI GIROLAMO

Al comma 1, dopo le parole: «l'efficientamento energetico,» *inserire le seguenti*: «l'esecuzione di interventi di sviluppo in senso polifunzionale in relazione alla prevenzione degli incendi, tutela ambientale o interventi di carattere emergenziale o contro la lotta alla criminalità organizzata, che siano comprensivi dell'esecuzione di interventi di potenziamento della comunicazione Radio telefonica e di rete internet che garantisca la più ampia copertura del territorio ed ancora, interventi per l'installazione di nuovi impianti tecnologici di carattere Radio Telefonico di primaria finalità emergenziale su territori di complessa conformazione e geolocalizzati nelle aree isolate e montane, anche utilizzando manufatti idonei preesistenti,».

3.3

QUARTO

Al comma 1, dopo le parole: «comprese quelle confiscate alla criminalità organizzata,» *inserire le seguenti*: «nonché per la realizzazione di nuovi porti turistici e l'ammodernamento di quelli esistenti ubicati nelle zone costiere a maggior valenza storico-culturale e paesaggistica,».

3.4

MARGIOTTA

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di non compromettere la continuità dei servizi di avvisatore marittimo, all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 1-*quinquies* è aggiunto il seguente comma: "1-*sexies*. Gli avvisatori marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 48-*quater* del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, svolgono il servizio di avvistamento navi e l'attività di tracciabilità telematica delle unità navali nei porti attra-

verso lo svolgimento del complesso di attività finalizzate all'acquisizione, validazione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali nei porti nonché in ausilio alle determinazioni di cui all'articolo 62 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima) di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Tali attività vengono svolte dagli avvisatori marittimi anche attraverso l'immissione di dati nella piattaforma PMIS. Il servizio svolto dagli avvisatori marittimi è soggetto alla vigilanza e alla disciplina dall'autorità marittima che ne determina le tariffe, concordate tra avvisatore marittimo e l'organismo rappresentativo degli agenti marittimi raccomandatori locali, e concorre all'innalzamento del gradiente e della percezione di sicurezza del porto nonché alla tutela della sicurezza della navigazione."».

3.5

MALLEGNI

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri di proprietà del demanio dislocate sul territorio nazionale in prossimità della costa marina, sottoposte agli agenti atmosferici tipici delle località di mare, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

3.6

GALLONE

Dopo il comma 5 inserire i seguenti:

«5-bis. Per la ristrutturazione e l'esecuzione di interventi straordinari delle caserme dell'Arma dei carabinieri situate all'interno dei territori dei piccoli comuni, così come definiti ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 6 ottobre 2017, n. 158, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 475, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementato di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

5-ter. Agli oneri derivanti dal comma 5-bis, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

3.7

MARIN, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5, inserire il seguente:

«5-bis. Per assicurare la funzionalità della struttura che ospita il presidio permanente dei Vigili del Fuoco nel Comune di Grado, attraverso opere di ristrutturazione, ampliamento, esecuzione di interventi straordinari, l'efficientamento energetico, acquisto dei relativi arredi, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026.».

Conseguentemente, a copertura degli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 100 mila euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 300 mila euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, sostituire il comma 4 del medesimo articolo, con il seguente:

«4. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 5-bis, pari a 1,4 milioni di euro per l'anno 2022, a 600 mila euro per l'anno 2023, a 6,7 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 600.000 euro per l'anno 2022 e a 4,7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026 e 4,4 dal 2027 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 600.000 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.».

3.8

DI GIROLAMO

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

«5-bis. All'articolo 1 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 164, dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Per garantire l'adeguamento delle disposizioni vigenti alle previsioni tecniche discendenti dalle risoluzioni, dalle circolari, dalle interpretazioni e dalle raccomandazioni, aventi carattere non obbligatorio o subordinate alla soddisfazione dell'Amministrazione, adottate dagli organismi internazionali, l'Amministrazione di cui all'articolo 2, lettera b), provvede, volta per volta e previa valutazione, a darvi attuazione con decreto dirigenziale a firma del Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto."».

3.9

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Nello svolgimento delle attività istituzionali, limitatamente all'esercizio delle funzioni previste per il ruolo di appartenenza, il personale dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, che espleta compiti ispettivi e di vigilanza, svolge funzioni di polizia giudiziaria. Al personale che appartiene al profilo di operatore sono attribuite le funzioni di agente di polizia giudiziaria; i collaboratori i funzionari, i professionisti e i dirigenti non generali, rivestono la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria.».

3.10

DI GIROLAMO

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

«5-bis. All'articolo 81 del Codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, le parole: «in generale la sicurezza» sono sostituite dalle seguenti: «la sicurezza della navigazione».

3.0.1

FEDE

Dopo l'**articolo** inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al codice della navigazione, di cui al Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152 è inserito il seguente:

"Art. 152-bis.

1. Dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dal regolamento, l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria, previa consegna della seguente documentazione:

- a) copia del titolo di proprietà;
- b) copia del passavanti provvisorio;
- c) copia del certificato di stazza;
- d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e di gravami;
- e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;
- f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autenticate dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autenticata del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave.

2. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

3. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del comma 1 sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione.";

b) all'articolo 153, terzo comma, le parole: "dell'articolo precedente" sono sostituite dalle seguenti: "dell'articolo 152";

c) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: "bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti" sono sostituite dalle seguenti: "rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale";

2) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", entro il termine stabilito dall'articolo 67-*bis* del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241";

3) al comma 8, dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato" sono inserite le seguenti: "non appartenente all'Unione europea";

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: "8-*bis*. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese appartenente all'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi delle disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. L'ufficio marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui al citato articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto";

d) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: "l'autorità marittima può" sono sostituite dalle seguenti: "le autorità marittime possono, anche congiuntamente," ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "L'autorizzazione è valida in tutti i porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime che l'hanno rilasciata";

2) al comma 2, le parole: "all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "alle autorità marittime interessate";

3) al comma 4, le parole: "all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "alle autorità marittime interessate";

e) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";

2) dopo il quarto comma è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico";

f) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: "Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS)";

g) all'articolo 179:

1) al terzo comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante";

2) al quarto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante";

3) al quinto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante";

4) al sesto comma, dopo le parole: "Il comandante" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante";

h) all'articolo 569:

1) al comma 2, lettera d), dopo le parole: "l'importo" sono inserite le seguenti: "e la valuta";

2) al comma 2, la lettera f) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo";

i) alla parte I, libro III, titolo VI, capo II, dopo l'articolo 577 è aggiunto il seguente: "Art. 577-bis. – (Consolidamento dell'ipoteca) – 1. Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini di cui all'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria."

2. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma: "4-bis. Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del citato decreto legislativo n. 32 del 2016 sono sottoposte alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali è effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939."

3. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: "Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario" sono sostituite dalle seguenti: "Il Ministero dello sviluppo economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica";

2) alla lettera a) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183";

3) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente: "d-bis) ispezioni straordinarie in caso di necessità";

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: "ordinarie e straordinarie" sono inserite le seguenti: "di cui al comma 2";

e) il comma 7 è abrogato.

4. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "Fatto salvo quanto disposto dal comma 2," sono soppresse;

b) il comma 2 è abrogato.

5. Al primo periodo del comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", né ai rapporti di lavoro stipulati nel settore marittimo, limitatamente alla possibilità di ricevere anticipi relativi alla propria retribuzione, fino a un massimo di 500 euro per ogni contratto, solo per i periodi di navigazione, qualora risulti impossibile o comunque difficoltoso utilizzare forme di pagamento elettronico come certificato dal comandante dell'imbarcazione".

6. I percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento di cui all'articolo 1, commi 784 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito delle istituzioni scolastiche che erogano i percorsi di istruzione tecnica del settore tecnologico, indirizzo "trasporti e logistica", articolazione "conduzione del mezzo", opzioni "conduzione del mezzo navale" e "condizioni di apparati e impianti marittimi", possono prevedere l'inserimento, nel piano dell'offerta formativa, della formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare, adottato con la risoluzione n. 2 dalla Conferenza dei Paesi aderenti all'Organizzazione marittima internazionale, tenutasi a Londra il 7 luglio 1995, nella sua versione aggiornata, di seguito denominato "codice STCW". Ai fini del computo dei mesi di servizio utili per il rinnovo dei certificati di addestramento di cui all'articolo 6, comma 5, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, sono computati anche i periodi di servizio non continuativo, nell'ambito del periodo complessivo di riferimento, compresi i periodi di servizio su unità da diporto, anche adibite a diporto privato. Entro sessanta giorni dalla data di

entrata in vigore della presente disposizione, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto, provvede ad adeguare le modalità e le procedure di rinnovo dei citati certificati di addestramento.

7. A decorrere dall'anno 2022, alle persone con un valore dell'indicatore della situazione economica equivalente in corso di validità, ordinario o corrente, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 159, non superiore a 20.000 euro, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, spetta una detrazione dall'imposta lorda e fino a capienza della stessa nella misura del 100 per cento delle spese documentate sostenute ed effettivamente rimaste a carico, fino a un importo massimo pari a 500 euro annui, per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatori volti all'ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento di cui agli articoli 5 e 6 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, nonché dei certificati di formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice STCW. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 15 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

3.0.2

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Semplificazione delle procedure in materia di trasporto marittimo)

1. Al fine di semplificare le procedure in materia di trasporto marittimo, al Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152, è inserito il seguente:

"Art. 152-bis. – Iscrizione provvisoria.

1. Su richiesta del proprietario, l'Autorità marittima iscrive la nave in via provvisoria per il periodo strettamente necessario all'adozione del provvedimento di iscrizione definitiva e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi, previa consegna della seguente documentazione in originale o copia semplice:

a) titolo di proprietà;

- b) passavanti provvisorio;
- c) certificato di stazza provvisorio o definitivo;
- d) certificato di attestazione di assenza di vincoli e gravami;
- e) certificato di cancellazione, provvisoria o definitiva, dal registro straniero.

2. Entro il termine di validità dell'iscrizione provvisoria, il proprietario è tenuto alla presentazione del certificato di cancellazione definitiva dal registro straniero nonché degli originali o copia autentica dei documenti presentati in copia semplice.

3. La provvisorietà della iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti sono annotati dall'ufficio di iscrizione nelle matricole o nei registri.";

b) all'articolo 156:

1) al comma 5, la parola: "bancaria" è sostituita dalle seguenti: "rilasciata da aziende di credito o da imprese debitamente autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209";

2) al comma 6, dopo le parole: "previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413" sono inserite le seguenti: "entro il termine stabilito dall'articolo 67-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, per il quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-bis, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241";

3) al comma 8, dopo le parole: "qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato" sono inserite le seguenti: "non comunitario";

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente: "Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di un altro Paese dell'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita, previa autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, rilasciata secondo le disposizioni dell'articolo 145 e dell'articolo 163, primo comma, lettera d), nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n.234, e delle relative norme applicative. L'ufficio di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto.";

c) all'articolo 172-bis:

1) al comma 1, le parole: "l'autorità marittima può" sono sostituite dalle seguenti: "e nazionale, l'autorità marittima competente per il

porto di partenza o di svolgimento del servizio può autorizzare" e dopo l'ultimo periodo è inserito il seguente: "Tale autorizzazione è valida nell'ambito dei porti e delle rade nazionali oggetto dei servizi sopra indicati anche se ricompresi nella competenza di altre autorità marittime";

2) al comma 2, le parole: "all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

3) al comma 4, le parole: "anche tramite telefax, all'autorità marittima" sono sostituite dalle seguenti: "anche in via digitale, alla autorità marittima che ha rilasciato l'autorizzazione";

d) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: "sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti" sono sostituite dalle seguenti: "sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione";

2) dopo il quarto comma, è inserito il seguente: "Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico.";

e) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente: "Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale Global Maritime Distress Safety System.";

f) all'articolo 179:

1) al quarto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

2) al quinto comma, dopo le parole: "il comandante della nave" sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

3) al sesto comma, dopo le parole: "il comandante della nave", sono inserite le seguenti: "o il raccomandatario marittimo o altro soggetto formalmente delegato dal comandante con atto scritto";

4) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. In caso di violazione degli obblighi previsti dai commi quarto, quinto e sesto le sanzioni di cui di cui all'articolo 1195 si applicano anche al raccomandatario marittimo e agli altri soggetti formalmente delegati dal comandante ai sensi dei medesimi commi.";

g) all'articolo 328:

1) il primo comma è sostituito dal seguente: "Salvo quanto è disposto nei successivi articoli, i contratti d'arruolamento dei membri dell'equipaggio e del personale addetto ai servizi complementari di bordo devono, a pena di nullità, essere stipulati per iscritto dal comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore, alla presenza di due testimoni, i quali vi appongono la propria sottoscrizione, fermo restando l'obbligo di procedere alle annotazioni ed alle convalide previste dall'ar-

ticolo 357, comma 3, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Il contratto è conservato fra i documenti di bordo.";

2) al secondo comma, le parole: "dalle autorità predette" sono sostituite dalle seguenti: "dal comandante della nave";

h) all'articolo 331:

1) al secondo comma, la parola: "telegraficamente" è sostituita dalle seguenti: "in via digitale";

2) al terzo comma, dopo le parole: "porto d'imbarco" sono inserite le seguenti: "anche in via digitale".

2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, sono apportate al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 315:

1) al primo comma, il punto 5) è soppresso;

2) al terzo comma, le parole: "versare la somma e" sono soppresse;

3) al quarto comma, le parole: "e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato di iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi" sono soppresse;

b) all'articolo 357, terzo comma, le parole: "stipulati in località estera dove non sia autorità consolare" sono sostituite dalle seguenti: "stipulati ai sensi dell'articolo 328 del codice della navigazione" e dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "La convalida del contratto di arruolamento può essere effettuata anche in via digitale.";

c) all'articolo 365:

1) al primo comma, le parole: "l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio di iscrizione della nave" sono sostituite dalle seguenti: "l'armatore assume l'incarico di custodire i libri di bordo compilati per un periodo di cinque anni, inviando all'ufficio di iscrizione della nave l'elenco dei libri di bordo custoditi";

2) il secondo comma è sostituito dal seguente: "Quando i libri sono esauriti o resi inservibili, il comandante della nave li consegna all'armatore, redigendo un verbale di consegna che è inviato in copia all'ufficio di iscrizione della nave. Decorso cinque anni dalla data di consegna, l'armatore può distruggere i libri inviando una comunicazione all'ufficio di iscrizione della nave.".

3. Al fine di aggiornare e semplificare la disciplina in materia di formazione del personale marittimo, all'Allegato al decreto del Presidente

della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, paragrafo "PERSONALE DI CUCINA E FAMIGLIA", le parole: "Cuoco equipaggio: essere in possesso dell'abilitazione ad imbarcare quale cuoco di bordo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065." sono sostituite dalle seguenti: "Cuoco equipaggio: per conseguire il certificato di cuoco equipaggio è necessario essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) aver compiuto diciotto anni di età;
- b) essere iscritto alla gente di mare di seconda categoria e aver frequentato, con esito favorevole, il corso di addestramento di base e il corso di indottrinamento all'attività di security;
- c) aver frequentato, con esito favorevole, il corso professionale in materia di igiene e manipolazione degli alimenti, HACCP;
- d) aver frequentato, con esito favorevole, il corso di formazione per cuoco equipaggio, dimostrato dall'attestazione di 'cuoco equipaggio'.

È altresì, necessario il possesso di uno dei seguenti requisiti:

- a) aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o in servizio di cucina ed aver conseguito il diploma professionale in servizi per l'enogastronomia e l'ospitalità alberghiera;
- b) aver effettuato un'esperienza lavorativa a terra di almeno dodici mesi in servizio di cucina presso ristoranti, alberghi o mense aziendali e aver svolto un periodo di navigazione di almeno un mese da allievo cuoco o da allievo cuoco o in servizio di cucina;
- c) aver svolto un periodo di navigazione di almeno dodici mesi da allievo cuoco o in servizio di cucina."

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'istruzione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, è disciplinato il corso di formazione per cuoco equipaggio di cui al comma 3 da svolgersi presso un istituto o ente, anche costituito in forma societaria, autorizzato dall'autorità di cui all'articolo 3, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71.

5. Sono abrogati la legge 4 agosto 1955, n. 727 e il decreto del Presidente della Repubblica 14 luglio 1957, n. 1065.

6. Al fine di consentire al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale di effettuare pagamenti anche nei porti ove non sono utilizzabili mezzi di pagamento elettronici, all'articolo 1, comma 913, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Le disposizioni di cui ai commi 910 e 911 non si applicano altresì agli anticipi della retribuzione corrisposti al personale marittimo imbarcato a bordo di navi impiegate in traffico internazionale, secondo quanto previsto dai contratti collettivi nazionali di lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale e, in ogni caso, in misura non superiore a 500 euro mensili."».

3.0.3

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 3-bis.***(Disposizioni in materia di rilascio dei visti per lavoratori marittimi stranieri)*

1. All'articolo 13-ter del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con modificazioni dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, al comma 1, capoverso 1-septies, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "alla richiesta del suddetto visto e all'eventuale rilascio si provvede in modalità telematica, per il tramite dello Sportello Unico dell'Immigrazione. Sono delegate alla successiva materiale apposizione di tale visto la polizia di frontiera o l'ufficio competente della questura del luogo nel quale è situato il richiedente."».

3.0.4

PESCO, FEDE

*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 milione di euro per l'anno 2022 e di 2 milioni di euro per l'anno 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, sotto forma di rimborso pari al 40 per cento delle spese sostenute e documentate, e fino a un massimo di 2.000 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 della transizione ecologica, di concerto con 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.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1 milione di euro per l'anno 2022 e 2 milioni di euro per l'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 della transizione ecologica.».

3.0.5

D'ANGELO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Istituzione della "Zona Economica Speciale dello Stretto")

1. Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano, nell'area di riferimento di cui al comma 2, lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l'insediamento di nuove imprese, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge è istituita, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una Zona Economica Speciale (ZES) interregionale, denominata "Zona Economica Speciale dello Stretto".

2. La Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1 comprende le aree dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, rientranti nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto di cui all'articolo 22-bis, commi 1 e 2, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136.

3. Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura

incrementale nella Zona Economica Speciale interregionale di cui al comma 1, possono usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123.1 soggetti di cui al periodo precedente possono altresì usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui all'articolo 1, commi 174, 175 e 176, della citata legge.

4. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, mediante accordo tra il Governo e le giunte regionali territorialmente interessate, sono definite le modalità per la compensazione delle eventuali minori entrate di competenza regionale e di competenza degli enti locali, derivanti dall'applicazione delle agevolazioni di cui al comma 3.

5. L'efficacia delle misure di cui al presente articolo è subordinata, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, all'autorizzazione della Commissione europea.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nell'ambito della compartecipazione con gli enti locali interessati, nel limite di 5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 178, lettera d), della legge 30 dicembre 2020, n. 178.».

3.0.6

VONO, ANASTASI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Disposizioni in materia di esenzione IMU per edilizia popolare ed alloggi sociali)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 741, lettera c), dopo il numero 6 è aggiunto il seguente:

"7) i fabbricati di civile abitazione, e relative pertinenze, posseduti dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, indipendentemente dall'effettiva assegnazione o locazione";

b) il comma 749, ultimo periodo, è abrogato.

2. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 2, lettera b), dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che l'imposta municipale propria non si applica ai fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 24 giugno 2008, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, indipendentemente dall'effettiva locazione;

b) il comma 10, ultimo periodo, dell'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 707 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 24 giugno 2008.

3. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212:

a) il comma 749, lettera c), numero 3), della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che sono altresì considerate abitazioni principali, ai fini dell'esclusione dall'imposta municipale propria, i fabbricati di civile abitazione destinati ad alloggi sociali come definiti dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 24 giugno 2008, adibiti ad abitazione principale, compresi gli alloggi di proprietà degli Istituti autonomi per le case popolari (IACP) o degli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP;

b) il comma 749, ultimo periodo, dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, si interpreta nel senso che la detrazione ivi prevista si applica agli alloggi regolarmente assegnati dagli istituti autonomi per le case popolari (IACP) o dagli enti di edilizia residenziale pubblica, comunque denominati, aventi le stesse finalità degli IACP, istituiti in attuazione dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, quando non rientrano nella definizione di alloggio sociale di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture 22 aprile 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 146 del 24 giugno 2008.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 3 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

3.0.7

VONO, ANASTASI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Disposizioni in materia di incentivi per l'efficienza energetica degli edifici)

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo il comma 9-ter è aggiunto il seguente:

"9-quater. Ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto di cui all'articolo 121, il beneficio spettante sull'imposta sul valore aggiunto non detraibile, anche parzialmente, di cui al comma 9-ter, è calcolato con l'applicazione della percentuale di detrazione media dei tre anni precedenti, salvo conguaglio alla fine dell'anno da eseguirsi:

a) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione inferiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso l'utilizzo diretto dell'ulteriore ammontare agevolabile che ne risulta secondo le ordinarie modalità e termini;

b) in presenza di una effettiva percentuale di detrazione superiore a quella utilizzata per la predetta opzione, attraverso il riversamento del credito corrispondente al minor ammontare agevolabile che ne risulta entro trenta giorni dalla presentazione della dichiarazione ai fini dell'imposta sul valore aggiunto.

Nei casi di cui al periodo precedente, non trova applicazione la disciplina di cui all'articolo 17-ter del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633."».

3.0.8

VONO, ANASTASI, GALLONE

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 3-bis.**

1. All'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, al comma 8-*bis*, il terzo periodo è sostituito dai seguenti: «Per gli interventi effettuati dai soggetti di cui al comma 9, lettera c), compresi quelli effettuati dalle persone fisiche sulle singole unità immobiliari all'interno dello stesso edificio, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2025. Per gli interventi effettuati dalle cooperative di cui al comma 9, lettera d), per i quali alla data del 30 giugno 2023 siano stati effettuati lavori per almeno il 60 per cento dell'intervento complessivo, la detrazione del 110 per cento spetta anche per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2023.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 300 milioni a decorrere dal 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.».

Art. 4.**4.1**

TOSATO, PIZZOL, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 1 inserire il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 2, comma 4-*ter*, del decreto-legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 settembre 2021, n. 125, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: "In caso di mancata 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, 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".».

4.2

QUARTO

Al comma 2, dopo le parole: «Al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri,» inserire le seguenti: «nonché di realizzare nuovi porti turistici e di ammodernare quelli già esistenti, ubicati nelle zone costiere a maggior valenza turistica e storico-culturale,».

4.3

EVANGELISTA

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. In coerenza con le convenzioni internazionali cui l'Italia aderisce, relative allo status e ai diritti di circolazione dei lavoratori marittimi, nonché ai principi che regolano le prerogative dello Stato costiero sulle navi straniere, sui documenti di viaggio dei marittimi cittadini di paesi terzi che imbarcano su nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata in un porto nazionale, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, quando la sua apposizione è prevista dal Regolamento, è apposto al momento dell'imbarco. Nel caso in cui l'imbarco avvenga, al fine di effettuare un lavoro a bordo, su una nave o unità da diporto di bandiera estera ormeggiata da lungo tempo in un porto nazionale e per la quale non è prevista al momento dell'imbarco una data di partenza, il timbro di uscita di cui all'articolo 11.1 del Regolamento (UE) 2016/339 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 Marzo 2016, è apposto quando l'armatore o il Comandante o l'agente marittimo informa le competenti Autorità della partenza imminente della nave in uscita dallo spazio Schengen. Resta comunque salvo il disposto di cui all'art. 11.3 del citato Regolamento.».

4.4

CIOFFI, VANIN

Al comma 4, apportare le seguenti modifiche:

- a) sopprimere la lettera c);*
 - b) alla lettera f), sopprimere il numero 1).*
-

4.5

CIOFFI

Al comma 4, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) al comma 5, secondo periodo, le parole: ", sentiti la Regione Veneto e il Comune di Venezia," sono sostituite dalle seguenti: "sentiti la Regione Veneto e il sindaco della Città metropolitana di Venezia,";».

4.6

VANIN

Al comma 4, sopprimere la lettera h).

4.7

MARGIOTTA

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

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

4.8

FERRO

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia e i comuni riconosciuti come patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omo-

genei, con particolare riguardo ai centri storici e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma 5-bis è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.».

4.9

TOFFANIN

Dopo il comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nel centro storico e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale di rilevanza mondiale la cui salvaguardia è obiettivo di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 16 aprile 1973, n. 171, il comune di Venezia può:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni regolamentari per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, con particolare riguardo al centro storico e alle isole della laguna veneziana, i limiti massimi e i presupposti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni regolamentari individuano le previsioni limitative nel rispetto del principio di proporzionalità, trasparenza, non discriminazione, di rotazione, tenuto conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

5-ter. Il Regolamento di cui al comma 5-bis è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed è adottato nel rispetto della legge regionale in materia.».

4.10

TOSATO, CANDURA, FREGOLENT, OSTELLARI, PIZZOL, VALLARDI, ZULIANI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Veneto, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al punto 14), dopo le parole "Venezia e Chioggia" sono inserite le seguenti: "Porto Pila, Porto Levante ed i terminali d'altura ivi prospicienti.».

4.11

D'ARIENZO

Dopo comma 5, inserire i seguenti:

«5-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

5-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e), del medesimo decreto. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.».

4.12

LUPPO

Dopo il comma 5, aggiungere, in fine, i seguenti:

«5-bis. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'Eco-

nomia e Finanze, sono individuate, in coerenza con quanto previsto dalla Missione 3C2 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, le modalità per l'assegnazione di un contributo di 3 milioni di euro per gli anni 2022 e 2023, a valere sulle risorse del Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza, finalizzati a garantire gli interventi necessari allo sviluppo del collegamento veloce relativamente al periodo estivo 2022/2023, attraverso trasporto quotidiano veloce pubblico o privato convenzionato, nell'asse Lamezia Terme -Vibo Valentia – Isole Eolie.

5-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite la tipologia degli interventi ammessi a finanziamento e le modalità di assegnazione delle risorse di cui al comma *5-bis*.».

Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole: «laguna di Venezia» aggiungere, in fine, le seguenti: «e per il collegamento tra Lamezia Terme e le Isole Eolie».

4.13

EVANGELISTA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«*5-bis.* Allo scopo di determinare e mitigare gli effetti del cambiamento climatico sul trasporto marittimo di passeggeri e merci, le attività di ricerca del Centro per la gestione resiliente dei porti nell'Università del Salento possono essere assunte a supporto delle attività delle amministrazioni pubbliche regolatorie per i porti marittimi nazionali di categoria II, classe I, II, e III, di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. A tal fine il Centro instaura rapporti con organismi omologhi all'estero e incentiva l'apporto di ricercatori italiani e stranieri operanti presso istituti di eccellenza.».

4.0.1

EVANGELISTA, CUCCA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 4-bis.***(Continuità territoriale marittima passeggeri e merci da e per la Sardegna)*

1. La presente disposizione, in conformità con l'art. 117 della Costituzione e con il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativo all'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), di seguito denominato "regolamento (CEE) n. 3577/92", disciplina la continuità territoriale marittima di passeggeri e merci in riferimento ai servizi di cabotaggio tra i porti sardi e i porti continentali e insulari del territorio italiano, al fine di garantire il diritto alla mobilità dei residenti della Regione Sardegna, dei loro coniugi e dei loro parenti entro il primo grado e degli studenti entro il ventisettesimo anno di età, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità della Sardegna e assicurando il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della stessa Regione.

2. Le disposizioni della presente norma sono volte, in particolare, a garantire servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, caricate su veicoli, container o carri ferroviari, efficaci, efficienti, sicuri, sostenibili ed economicamente accessibili.

3. Ai fini della presente articolo si applicano le seguenti definizioni:

a) armatori europei: gli armatori definiti ai sensi dell'articolo 2, numero 2), del regolamento (CEE) n. 3577/92;

b) contratto di servizio pubblico (CSP): un contratto concluso fra le Autorità competenti di uno Stato membro dell'Unione europea e un armatore europeo allo scopo di fornire alla collettività servizi di trasporto sufficienti e adeguati, rispondenti a criteri di continuità, regolarità, capacità e qualità e a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi, adeguando il servizio alle reali esigenze.

c) oneri di servizio pubblico (OSP): gli oneri che l'armatore europeo, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni così come definiti ai sensi dell'art. 2 n. 4), del reg. (Cee) n. 3577/92;

d) cabotaggio marittimo con la Sardegna: i servizi di trasporto marittimo da e per la Regione Sardegna, normalmente assicurati dietro compenso, di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci, imbarcate su veicoli, container o carri ferroviari;

e) contabilità analitica: un sistema di contabilità certificata da società di revisione contabile per centri di costo e di ricavo che consente di individuare costi e ricavi riferibili a ciascun servizio di trasporto, utilizzando criteri oggettivi e trasparenti di allocazione dei costi e assicurando, anche attraverso la riclassificazione delle partite contabili, la piena e trasparente rispondenza al bilancio civilistico.

4. Per assicurare la continuità territoriale marittima di merci e di passeggeri il Presidente della Regione Sardegna convoca e presiede una conferenza di servizi con il compito di individuare il contenuto dell'imposizione degli OSP sulle tratte marittime di cabotaggio nel rispetto di quanto sancito dal regolamento (CEE) n. 3577/92 e dei criteri indicati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) nella delibera n. 111/ 2007 del 9 novembre 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 50 del 28 febbraio 2008.

5. L'imposizione degli OSP è formulata su base non discriminatoria per tutti gli armatori europei ed è limitata alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92

6. Alla Conferenza di servizi, di cui al punto 1, partecipano, oltre alla Regione Sardegna, le Autorità di sistema portuali e le autorità marittime interessate dal cabotaggio con la Sardegna, le Amministrazioni centrali dello Stato individuate e coordinate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. La Conferenza, di cui al punto 1, redige la propria relazione propositiva circa l'imposizione degli OSP entro:

a) sei mesi dall'entrata in vigore della presente norma;

b) ciclicamente non oltre diciotto mesi dalla scadenza del CSP di cui al successivo art. 4; evitando proroghe ovvero interruzioni dello stesso regime di continuità.

8. Nella relazione, di cui al punto 4, la Conferenza di servizi dovrà specificare:

a) i porti che devono essere serviti in regime di continuità territoriale, specificando per quali collegamenti il servizio di trasporto marittimo è considerato servizio pubblico essenziale;

b) la continuità, la regolarità e la frequenza del servizio;

c) la capacità degli armatori europei di fornire il servizio, in riferimento anche alla solvibilità, alla regolarità del pagamento degli oneri tributari e previdenziali, nonché all'utilizzo di navi in possesso delle prescritte certificazioni, ai sensi della vigente normativa nazionale ed europea. Al fine di fornire una garanzia di esercizio per la corretta esecuzione del servizio, gli armatori europei versano una cauzione di accettazione in riferimento a ciascuna linea, da svincolare entro i sei mesi successivi alla fine del servizio;

d) la struttura tariffaria, prevedendo una tariffa massima onerata applicabile per ciascuna tratta per il trasporto di passeggeri, con o senza veicoli al seguito, e di merci. La tariffa è ridotta per i passeggeri appartenenti a categorie agevolate quali i giovani fino a ventuno anni di età, gli anziani di età superiore a settanta anni, gli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età, i residenti in Sardegna, i coniugi e i parenti entro il primo grado di residenti in Sardegna; per veicoli, carri o container vuoti, per specifiche categorie merceologiche trasportate e per veicoli a basso impatto ambientale. Le tariffe applicate per ciascuna tratta non sono differenziate in base al periodo dell'anno o al giorno della settimana;

e) le tipologie di merci trasportate per le quali sono previste tariffe agevolate.

9. Gli OSP indicati dalla Conferenza di servizi, validi per tutta la durata dell'anno, entro quindici giorni dalla loro determinazione sono comunicati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, dopo aver consultato (ai sensi dell'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 3577/92) la Commissione europea, con proprio decreto da emanare entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, stabilisce la compensazione prevista, la data in cui gli oneri stessi diventano obbligatori, il termine ultimo e le modalità di accettazione da parte degli armatori europei.

10. Le frequenze segnalate dovranno essere garantite dagli armatori europei o individualmente o congiuntamente.

11. Per assicurare il rispetto degli orari previsti dagli OSP per ciascuna tratta, agli armatori europei che accettano gli OSP è garantita, esclusivamente in relazione alle rotte di cabotaggio marittimo gestite in regime di servizio pubblico, la priorità nell'assegnazione degli accosti nel rispetto dei principi e delle disposizioni vigenti dell'Unione europea in materia di accesso alle infrastrutture essenziali.

12. Qualora nessun armatore europeo accetti di istituire, entro il termine fissato per l'accettazione degli OSP di cui al comma 3 punto 6, servizi di cabotaggio marittimo per i collegamenti indicati, conformemente agli OSP imposti, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), d'intesa con la Regione Sardegna, definisce lo schema di bando per l'individuazione mediante gara europea degli armatori europei ai quali affidare tramite CSP l'espletamento dei servizi di trasporto marittimo in continuità territoriale con compensazione per ciascuna tratta di cabotaggio. Ogni singola tratta indicata dalla Conferenza dei servizi come destinataria di OSP sarà destinataria di singolo bando. La Regione Sardegna e l'Autorità di regolazione dei trasporti pubblicano il bando di gara nei rispettivi siti internet istituzionali. La Regione Sardegna esperisce la procedura di gara ad evidenza pubblica per individuare i contraenti del CSP, fornisce informazioni e mette a disposizione degli interessati, gratuitamente, la documentazione correlata alla gara stessa e agli OSP.

13. La Regione Sardegna stipula il CSP con gli armatori aggiudicatari della gara di cui al comma 1. Al fine di garantire adeguate pubblicità e

trasparenza, il CSP è pubblicato in ogni sua parte nel sito internet istituzionale della Regione Sardegna e in quello delle società aggiudicatrici. Nel CSP sono indicati:

a) l'oggetto e la durata degli OSP. La durata, nel rispetto del principio di proporzionalità, può essere fissata per un periodo massimo di sei anni;

b) gli armatori europei e le relative rotte di cabotaggio marittimo, nonché le garanzie da presentare per ciascuna tratta;

c) le caratteristiche e i requisiti minimi delle navi impiegate su ciascuna tratta, con particolare riferimento alla lunghezza, alla velocità, alle tonnellate di stazza lorda, al pescaggio, ai metri lineari del *garage*, alla capacità dei *container* o dei vagoni ferroviari, alle sistemazioni per i passeggeri, alla capacità in metri lineari della stiva da riservare ai veicoli industriali e all'età. Le navi non devono avere comunque un'età superiore a diciotto anni, raggiunta la quale devono essere sostituite. La sostituzione deve essere programmata così da non causare interruzione del servizio. La sostituzione delle navi utilizzate deve essere comunicata preventivamente alla Regione Sardegna. Nella comunicazione alla Regione Sardegna gli armatori europei devono specificare che le nuove navi abbiano i requisiti previsti dal bando. Anche nel caso di sopraggiunta necessità di sostituzione temporanea delle navi utilizzate deve essere fornita comunicazione alla Regione Sardegna;

d) la compensazione annua massima per ciascuna tratta, la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, riferiti ai singoli servizi di collegamento, i parametri per il controllo e per la revisione della compensazione, nonché gli interessi per l'eventuale ritardo nell'erogazione. I parametri sulla base dei quali è calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire le imprese beneficiarie rispetto a imprese concorrenti;

e) la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti agli armatori europei aggiudicatari degli OSP;

f) le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompensazioni;

g) il divieto per gli armatori europei aggiudicatari della gara di apportare modifiche societarie, con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale, in assenza di comunicazione preventiva alla Regione Sardegna, la quale effettua le necessarie verifiche di congruità delle modifiche richieste, esprimendo le proprie valutazioni entro venti giorni dalla data di notifica delle stesse da parte della società armatoriale. Nel caso di parere negativo in merito all'effettuazione dell'operazione, la Regione Sardegna è autorizzata, entro i successivi dieci giorni, a recedere dal CSP e a indire una nuova gara, fermo restando l'obbligo per l'affidatario di assicurare, alle medesime condizioni, la continuità del servizio nelle more del nuovo affidamento;

h) gli *standard* qualitativi generali e specifici del servizio e gli obiettivi di miglioramento. Il CSP individua gli indicatori di qualità delle prestazioni rese all'utenza, definendo gli standard minimi di qualità dei servizi e gli obiettivi annuali di miglioramento dei predetti standard da riportare nelle carte di qualità dei servizi e da divulgare adeguatamente all'utenza;

i) le clausole di salvaguardia e di rinegoziazione che possono essere previste in favore dei contraenti nel caso di significativo scostamento del contesto economico rispetto a quello esistente nel periodo della sottoscrizione contrattuale;

l) le regole generali per l'applicazione della disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico dei veicoli industriali;

m) la possibilità di prevedere un numero limitato di ulteriori prestazioni di trasporto su tutte o su alcune delle tratte oggetto degli OSP allo scopo di soddisfare straordinarie esigenze sanitarie o di pubblico interesse e di rispondere a necessità di ordine pubblico, previa autorizzazione della Regione Sardegna, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti;

n) l'obbligo di applicare le norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché di osservare le norme europee e nazionali in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare, nel rispetto, in particolare, della Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata dall'Organizzazione marittima internazionale a Londra il 7 luglio 1978, resa esecutiva dalla legge 21 novembre 1985, n. 739;

o) le modalità di controllo della corretta attuazione del CSP;

p) la misura delle sanzioni in caso di inadempimento e le condizioni di risoluzione secondo i principi del codice civile. Nel CSP è altresì contenuta una clausola risolutiva espressa ai sensi dell'articolo 1456 del codice civile con l'indicazione circostanziata dei gravi motivi che giustificano la risoluzione dello stesso. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti notifica il CSP alla Commissione europea per la verifica della compatibilità con la disciplina dell'Unione europea e, ottenuto il consenso, approva e rende esecutivo il CSP con proprio decreto, da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*. Qualora la decisione della Commissione europea non sia comunicata entro due mesi dalla notifica, il CSP si intende approvato.

14. La Regione Sardegna monitora la corretta e puntuale attuazione del CSP procedendo a controlli trimestrali, effettuati secondo le modalità precisate nel CSP, al termine dei quali corrisponde le singole rate di cui al comma 4, punto 2, lettera d). I risultati dell'attività di vigilanza sono riportati in una relazione e pubblicati con cadenza trimestrale nel sito internet istituzionale della Regione. Nell'adempimento dell'attività di vigilanza la Regione Sardegna coopera con l'Autorità di regolazione dei trasporti. Gli armatori europei titolari del CSP si impegnano a rendere disponibili

per l'attività di vigilanza le informazioni e la documentazione necessarie ai fini del buon esito dei controlli.

15. Nel caso in cui dai controlli effettuati siano riscontrate gravi inadempienze, definite ai sensi del comma 4, rispetto alle disposizioni contenute nel CSP, l'erogazione della compensazione prevista per il trimestre di riferimento è sospesa senza che ciò comporti il riconoscimento di oneri finanziari, fermo restando l'obbligo per gli armatori europei titolari del CSP di assicurare la continuità del servizio.

16. Fatti salvi i casi di forza maggiore, costituiscono gravi inadempienze:

a) l'interruzione temporanea del servizio su una o più rotte di cabotaggio marittimo ovvero l'inosservanza degli orari, con ritardi nella partenza o nell'arrivo maggiori di 30 minuti rispetto all'orario stabilito in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

b) l'impiego di navi con caratteristiche non conformi a quelle previste dal CSP e non in regola con i documenti di bordo;

c) il mancato rispetto delle norme vigenti in materia di composizione dell'equipaggio della nave, di coperture assicurative e di contratti collettivi di lavoro, nonché delle norme vigenti in materia di sicurezza e di formazione per il salvataggio a mare;

d) la sostituzione, temporanea o definitiva, delle navi utilizzate senza aver rispettato gli adempimenti di cui al comma 4, punto 2, lettera c);

e) il mancato rispetto degli standard qualitativi generali e specifici del servizio in riferimento a oltre il 30 per cento dei collegamenti;

f) la mancata o ritardata presentazione della relazione economico-finanziaria, del bilancio di esercizio e del piano industriale di cui al comma 8 punto 5. In caso di violazione degli obblighi contrattuali sono applicate sanzioni amministrative pecuniarie la cui misura è stabilita nel CSP. Ai sensi del decreto legislativo 29 luglio 2015, n. 129, e del regolamento di cui al comunicato dell'Autorità di regolazione dei trasporti 27 ottobre 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 250 del 27 ottobre 2015, l'Autorità di regolazione dei trasporti è l'organismo responsabile dell'accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, e dell'irrogazione delle sanzioni previste dal medesimo decreto legislativo. Nel caso di mancata comunicazione preventiva delle modifiche societarie con particolare riferimento alla titolarità, al controllo, alla sede sociale, all'oggetto e al capitale sociale di cui al comma 4, punto 2, lettera g), la sanzione amministrativa pecuniaria non può essere inferiore a un milione di euro. L'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie non costituisce pregiudizio per l'esercizio da parte della Regione Sardegna del diritto di risoluzione del CSP per inadempimento. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie o della sospensione della compensazione non esonera gli armatori europei da eventuali responsabilità verso terzi. L'importo

delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente comma è prelevato dalle sovvenzioni da erogare o, in via sussidiaria, dalla cauzione.

17. Entro il mese di aprile di ogni anno gli armatori europei incaricati dello svolgimento dei servizi di trasporto marittimo con la Regione Sardegna di cui al CSP trasmettono alla medesima regione:

a) una dettagliata relazione economico-finanziaria relativa all'esercizio dei collegamenti su ciascuna rotta di cabotaggio marittimo;

b) il bilancio di esercizio, certificato da una società di revisione contabile; c) il piano industriale.

18. L'esercizio dei compiti di vigilanza tecnica e amministrativa, anche attraverso ispezioni a terra e a bordo, è affidato al personale della Regione Sardegna e, ove competente, al personale dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Nell'esercizio dell'attività di vigilanza il personale incaricato può chiedere di essere affiancato, di volta in volta, dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Corpo delle capitanerie di porto.

19. Al fine dell'effettuazione delle ispezioni di cui al comma 1, il personale incaricato ha facoltà di accedere presso tutti gli uffici delle società armatoriali e a bordo delle navi, nonché di prendere visione di tutti gli atti e della documentazione necessari all'esercizio dei compiti assegnati. Le attività di cui al presente comma sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

20. Gli oneri derivanti dall'applicazione del CSP sono posti a carico della Regione Sardegna. Al fine di garantire la continuità territoriale marittima della Sardegna, rimuovendo gli ostacoli derivanti dalla condizione di insularità, e di assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale della regione, è altresì previsto un contributo dello Stato nella misura di 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2020.

21. Ai fini di cui al comma 1 è istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il Fondo per la continuità territoriale marittima della Sardegna, con una dotazione pari a 72.685.642,00 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 72.685.642,00 di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse 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.

22. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.».

4.0.2

MARILOTTI, MARGIOTTA, MANCA

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:***«Art. 4-bis.**

1. Fino alla data di messa in servizio dell'infrastruttura Tyrrhenian Link che collegherà la Sardegna con la Sicilia e la penisola italiana attraverso un doppio cavo sottomarino, è istituito, entro i successivi novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, il nuovo servizio per la garanzia della sicurezza del sistema elettrico nazionale, che garantisca in tali isole la possibilità di distacco o modulazione dei carichi elettrici, in ottemperanza alle istruzioni impartite dalla società Terna S.p.a. in ragione delle esigenze di sicurezza del sistema di rete zonale, insulare e nazionale.

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas con propri provvedimenti, in relazione al servizio di cui al comma 1, definisce il coordinamento con il servizio di interrompibilità istantanea attualmente vigente per le Isole Maggiori e le caratteristiche del medesimo servizio, nonché i criteri e le modalità di attuazione del nuovo servizio di cui al comma 1.

3. I criteri e le modalità di attuazione di cui al comma 2, sono altresì adottati allo scopo di consentire alle imprese energivore presenti esclusivamente sul territorio delle regioni Sardegna e Sicilia, che si trovino in situazioni di difficoltà operativa in ragione dell'incremento dei costi energetici, di ridurre l'impatto dei maggiori oneri connessi a tale incremento, garantendo per tale via la loro continuità operativa e il mantenimento dei livelli occupazionali.

4. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per gli 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. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con proprio decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.».

4.0.3

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

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

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

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

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

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

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

4.0.4

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

1. In linea con quanto disposto ai sensi dell'articolo 199 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito con la legge n. 77 del 2020, successivamente integrato e modificato dall'articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2021, in considerazione della necessità di adottare misure atte a contrastare gli effetti economici della crisi internazionale in atto in Ucraina e dell'aumento del costo dei carburanti e dell'energia, nonché dall'aumento dei costi derivanti dagli aggiornamenti, relativi all'anno 2022, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime ai sensi del decreto ministeriale del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile del 13/12/2021, in ordine allo svolgimento delle attività imprenditoriali nei porti italiani, le Autorità di sistema portuale, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio e fermo quanto previsto dall'articolo 9-ter del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130:

a) dispongono la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all'anno 2022 ed ivi compresi quelli previsti dall'articolo 92, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione; la riduzione di cui alla presente lettera può essere riconosciuta, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2022, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 15 dicembre 2022, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019.

2. Al fine di ridurre gli effetti di incertezza dei flussi di merci e passeggeri derivanti della grave crisi internazionale in atto in Ucraina e al persistere delle problematiche operative nei porti mondiali di provenienza e destinazione delle navi, nonché degli aumenti del costo dei carburanti e dell'energia:

a) la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

b) a durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, attualmente in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2022 e la data di entrata in vigore del presente decreto, è prorogata di 12 mesi;

3. La proroga di cui alle lettere a) e b) del comma 2 non si applica in presenza di procedure di evidenza pubblica relative al rilascio delle autorizzazioni o delle concessioni previste dagli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 ovvero dell'articolo 36 del codice della navigazione, già definite con l'aggiudicazione al nuovo soggetto concessionario alla data del 31 gennaio 2022.

4. Per le finalità di cui al comma 1 non è prevista alcun onere aggiuntivo a carico delle finanze dello stato

5. In considerazione delle differenti finalità di mitigazione degli effetti economici, le proroghe di cui alle lettere a) e b) del comma 2 vengono riconosciute in aggiunta ai periodi di proroga riconosciuti ai sensi dell'articolo 199, comma 3, lettere a) e b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.».

4.0.5

D'ARIENZO

Dopo l'articolo 4 inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Disposizioni per la Pianificazione strategica della portualità e della logistica)

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, è aggiornato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica di cui all'articolo 29, comma 1, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni,

dalla legge 11 novembre 2014, n. 164. Lo schema del decreto recante il piano di cui al presente comma è trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari. Il parere è espresso entro trenta giorni dalla data di assegnazione, decorsi i quali il decreto può essere comunque emanato.

2. Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.».

4.0.6

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e cold ironing)

1. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, le Autorità di sistema portuale possono, anche in deroga alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, costituire una o più comunità energetiche rinnovabili ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale di cui all'articolo 4-bis della medesima legge n. 84 del 1994. Gli incentivi previsti dal decreto legislativo n. 199 del 2021 si applicano agli impianti da fonti rinnovabili inseriti in comunità energetiche rinnovabili costituite dalle Autorità di sistema portuale, ai sensi del presente comma, anche se di potenza superiore a 1 MW. Resta comunque esclusa la possibilità di realizzare gli impianti nelle aree naturali protette di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394, articolo 9-*quater* (Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili e *cold ironing*)

2. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 1.

3. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del decreto MIMS del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 1 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del decreto MIMS del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo n. 50 del 2016, ove applicabile.».

4.0.7

MALLEGNI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di operazioni portuali)

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 4-ter è inserito il seguente:

"4-quater. Per le navi di linea, adibite al trasporto pubblico locale marittimo intraregionale ovvero che effettuano tratte inferiori a 100 miglia, resta comunque ferma la possibilità di effettuare in autoproduzione le operazioni portuali di cui al comma 1, espletate da proprio personale all'uopo formato, nel rispetto delle condizioni di cui al comma 3."».

4.0.8

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

1. All'articolo 5 del decreto-legge 14 giugno 2021, n. 82, convertito in legge con la legge di conversione 4 agosto 2021, n. 109, dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-bis. Il 5 per cento delle risorse stanziato annualmente dalla Legge di bilancio per il funzionamento dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale è destinato alle Autorità di sistema portuale, alle imprese di armamento stabilite in Italia, ai terminal portuali nazionali merci e passeggeri, alle imprese operanti nel settore della intermo-

dalità marittima e ferroviaria. Detto stanziamento è finalizzato allo sviluppo delle loro risorse e infrastrutture cibernetiche oltretutto alla formazione del personale.».

4.0.9

BITI, FEDELI, ROJC, VATTUONE, COMINCINI, MARGIOTTA, GIACOBBE, D'ARIENZO, LAUS, MIRABELLI, MANCA, COLLINA, PITTELLA, NANNICINI, ROSSOMANDO, VALENTE, STEFANO, BOLDRINI, VERDUCCI, MARILOTTI, IORI, PINOTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.».

4.0.10

MALLEGNÌ

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei, e nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'articolo 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare;

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera *a)* per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.».

4.0.11

BERUTTI

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 4-bis.

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-*bis*: Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale"».

4.0.12

COMINCINI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-*bis*.

(Fondo per la realizzazione di cammini nelle aree interne del Paese)

1. Presso il Ministero dell'economia e delle finanze, è istituito un Fondo, con dotazione pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, destinato al finanziamento di progetti promossi da Comuni ubicati nelle aree interne del Paese, in associazione tra loro, riguardanti la realizzazione di cammini fruibili a piedi, in bicicletta o con altre forme di mobilità dolce e sostenibile che collegano luoghi accomunati da valori culturali, storici ed ambientali e che consentano la valorizzazione turistica dei rispettivi borghi e il rilancio delle attività economiche.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono definiti i criteri e le modalità di accesso al finanziamento di cui al comma 1 e di ripartizione delle medesime risorse.

3. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2022 e a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2027, 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 della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2022, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.».

Art. 5.**5.1**

MIRABELLI, VATTUONE, PINOTTI, MARGIOTTA, MANCA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 5. – (*Disposizioni 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. Al fine di assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della Funivia Savona – San Giuseppe di Cairo, la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico, nonché il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, attesa la nota di rinuncia alla concessione da parte della Soc. Funivie e la messa in liquidazione della stessa e dell'individuazione di un nuovo concessionario da parte del medesimo presidente, provvede, 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, alla gestione diretta di detto servizio per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024.

In caso di gestione diretta del servizio, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale per l'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, servizi e forniture, dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l'attività di progettazione e di acquisizione di servizi di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario e per l'esecuzione dei relativi contratti, 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 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. In questo quadro al fine di razionalizzare e velocizzare gli interventi di ripristino della linea funiviaria si potranno altresì spostare risorse a favore dell'attuale Commissario già incaricato del ripristino della linea danneggiata dagli eventi alluvionali del 2018 attingendo per la somma di 3.000.000 di euro dal capitolo 1325 (pag1 Funivie Alto Tirreno) per le annualità non corrisposte al concessionario.

7-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti:

a) fermo restando quanto previsto dall'articolo 16, comma 3-*sexies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazione, della legge 9 novembre 2021, n. 156, le modalità per l'acquisizione in carico alla gestione di cui al comma 7-*bis*, fermo quanto previsto dal comma 1, dei contratti individuali di lavoro con il personale addetto al servizio alla data di cessazione dell'attuale concessione, nel rispetto delle qualifiche funzionali e dei livelli retributivi posseduti, in conformità alle previsioni del vigente Contratto collettivo nazionale di lavoro di settore;

b) le modalità per la restituzione dei beni strumentali concessi in uso al concessionario e di quelli acquistati dal concessionario utilizzando i contributi riconosciuti dal concedente;

c) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

d) i termini per la predisposizione da parte della gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale di un nuovo piano industriale, operativo e finanziario, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario secondo le modalità previste dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

e) la quota percentuale delle risorse di cui al comma 7-*sexies* eventualmente da destinare alle spese di supporto tecnico per lo svolgimento delle attività di cui al presente comma e al comma 7-*bis*;

f) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi.

7-quater. Per il supporto tecnico e le attività connesse alla realizzazione delle attività di cui ai commi 7-*bis* e 7-*ter*, il presidente può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture delle amministrazioni territoriali interessate o di strutture dell'amministrazione centrale, 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-*sexies* nell'ambito della percentuale individuata ai sensi della lettera e) del comma 7-*ter*.

7-quinquies Nel caso in cui non sia stato possibile individuare un nuovo concessionario, la regione Liguria subentra allo Stato, quale 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 delle relative risorse. L'accordo di programma, di cui al primo periodo, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

7-sexies. Agli oneri derivanti dai commi *7-bis*, *7-ter* e *7-quater*, pari a euro 450.000 per l'anno 2022 ed a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede: a) quanto ad euro 450.000 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; c) quanto a euro 5.600.000 per ciascuno degli anni 2023 e 2024 mediante corrispondente utilizzo delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili destinate alle sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane, funivie e ascensori in servizio pubblico e autolinee non di competenza delle regioni. Nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato art. *34-ter*, comma 5 della Legge n.196 del 2009 vengono resi disponibili per l'anno 2022 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al presente articolo, comma *7-bis*.».

5.2

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, capoverso 7-bis, sopprimere le parole «entro 31 dicembre 2022»;*

b) *al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole: «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, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario.»;*

c) *al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi: «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e project management, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, 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 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;

d) al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»;

e) al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»;

f) al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti parole: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica,»;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere le seguenti:

«a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.».

5.3

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, capoverso 7-bis, sopprimere le parole:* «entro 31 dicembre 2022»;

b) *al comma 1, capoverso 7-bis, sostituire le parole:* «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, garantire la continuità dell'esercizio dei servizi di trasporto portuale a basso impatto ambientale e di traffico ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, nonché di individuare un nuovo concessionario,»;

c) *al comma 1, capoverso 7-bis, aggiungere in fine i seguenti periodi:* «Nell'esercizio della gestione diretta, il commissario, ai fini dell'affidamento delle attività di esecuzione di lavori, anche di manutenzione ordinaria e straordinaria, e di acquisizione di servizi e forniture, di servizi di ingegneria ed architettura, inclusa l'attività di progettazione, di supporto tecnico e *project management*, nonché per l'affidamento del servizio ad un nuovo concessionario, per l'esecuzione dei relativi contratti, 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 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, entro il termine di trenta giorni dalla ricezione di una istanza di concessione, procede ad avviare la procedura ad evidenza pubblica necessaria per l'individuazione del nuovo concessionario. Nelle more dell'aggiudicazione definitiva, al fine di incentivare il trasporto sostenibile delle merci, il Presidente assegna in concessione anticipata al soggetto individuato la gestione dei parchi e degli impianti ferroviari raccordati al

sito oggetto della concessione, fatti salvi i titoli autorizzatori rilasciati dal gestore dell'infrastruttura nazionale»;

d) al comma 1, capoverso 7-ter, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e sono definiti:

a) le modalità per il trasferimento alla gestione del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale dei contratti con soggetti terzi in corso di validità, necessari per la prosecuzione del servizio;

b) il percorso per dare avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto camionistico e alla stabilizzazione della forza lavoro ex Funivie in liquidazione definendo così una concessione anticipata per l'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi; a tale riguardo, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, una volta individuato il concessionario darà comunque avvio immediato all'utilizzo del sistema di trasporto ferroviario in sostituzione dell'attuale trasporto via gomma e alla stabilizzazione della forza lavoro secondo quanto previsto nella procedura di concessione, procedendo, se del caso, ad una concessione anticipata volta all'utilizzo dei parchi e degli impianti ferroviari ad essa connessi, in attesa del completamento delle opere e del collaudo delle opere e degli interventi sull'impianto funiviario se non ancora completati.»;

e) al comma 1, capoverso 7-quater, sostituire le parole: «può avvalersi» con le seguenti: «si avvale»

f) al comma 1, capoverso 7-quater, sopprimere le seguenti: «, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, »;

g) al comma 1, capoverso 7-quinques, sostituire le parole: «700.000», con le seguenti: «3.700.000» e dopo la lettera a), aggiungere la seguente: «a-bis) Quanto a 3.000.000 di euro per il 2022, nell'ambito delle risorse disponibili sul fondo di parte corrente di cui al citato articolo 34-ter, comma 5 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 vengono resi disponibili, per l'anno 2022, 3.000.000 di euro da destinare agli interventi di cui al comma 7-bis del presente articolo.»

h) dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-bis. All'articolo 94-bis, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, comma 1, primo capoverso, dopo le parole: "per ciascuno degli anni 2020 e 2021" aggiungere le seguenti: "e 2022";

2-ter. In attesa della piena operatività dell'infrastruttura, il Commissario, qualora necessario, potrà fare ricorso allo strumento di integrazione salariale di cui al comma 1 dell'articolo 94-bis del decreto-legge 17 marzo 2020 n. 18, convertito con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020 n. 27.».

5.0.1

MARILOTTI, FERRARI, MARGIOTTA, FENU

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 5-bis.***(Disposizioni per fronteggiare le carenze infrastrutturali regionali che impediscono l'approvvigionamento diretto di gas naturale)*

1. Nelle sole regioni ove l'accesso al mercato del gas naturale risulta impossibile a causa di carenze infrastrutturali che ne impediscono l'approvvigionamento diretto, le disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, nonché le altre disposizioni di legge riferite al gas naturale, si applicano anche per l'acquisto di gas non naturale e di altri prodotti energetici sostitutivi.

2. Ai fini di cui al comma 1, il contributo straordinario di cui all'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è riconosciuto a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto del gas non naturale o di altri prodotti energetici sostitutivi del gas naturale, sotto forma di credito d'imposta, pari al 25 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del medesimo gas, consumato nel secondo trimestre solare dell'anno 2022, per usi energetici diversi dagli usi termoelettrici, qualora il prezzo di riferimento del gas non naturale o degli altri prodotti energetici sostitutivi del gas non naturale, calcolato come media, riferita al primo trimestre 2022, dei prezzi di riferimento pubblicati dal Ministero della transizione ecologica nella sezione Analisi statistiche energetiche e minerali del proprio sito istituzionale, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente prezzo medio, riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

3. Il contributo straordinario di cui al comma 2, è riconosciuto alle sole imprese a forte consumo di gas che operano, nelle regioni di cui al comma 1, in uno dei settori di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, alle stesse condizioni e con i medesimi limiti fissati dal comma 2 in relazione al gas naturale, e dal comma 3 dell'articolo 5 del decreto legge 1 marzo 2022, n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34.

4. Agli oneri derivanti dalle disposizioni di cui al presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di

quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.».

5.0.2

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità e la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)

1. Al fine di consentire la rapida attuazione degli interventi per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, all'articolo 4-ter, comma 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo:

1) le parole: ", di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale" sono soppresse;

2) le parole: "con esclusione del personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche" sono sostituite dalle seguenti: "compreso il personale docente, educativo ed amministrativo-tecnico-ausiliario delle istituzioni scolastiche, per un massimo di una unità.";

b) al secondo periodo, le parole: "dirigenziale e" sono soppresse;

c) sono aggiunti, infine, i seguenti periodi: "Nell'ambito del personale assegnato alla struttura e nel limite delle risorse disponibili, il Commissario straordinario può nominare un responsabile delle attività tecniche, con contenuti di alta professionalità e specializzazione correlate al possesso di titoli universitari e/o all'iscrizione ad albi professionali. Con provvedimento del Commissario, nel limite di 60.000 euro annui, è definito il compenso del responsabile delle attività tecniche di cui al precedente periodo.".

2. Ai maggiori oneri derivanti dal presente articolo, pari a 60.000 euro per l'anno 2022, si provvede nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.».

5.0.3

D'ALFONSO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di sostegno al settore ittico)

1. Il Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, è incrementato di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022. Tali risorse sono destinate alla prosecuzione degli interventi di finanziamento dell'indennità giornaliera onnicomprensiva, pari a 30 euro per l'anno 2022, per ciascun lavoratore dipendente da impresa adibita alla pesca marittima, compresi i soci lavoratori delle cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo non obbligatorio.

2. Le risorse a bilancio per l'erogazione del trattamento di cui all'articolo 8 della legge 8 agosto 1972, n. 457, riconosciuto ai lavoratori dipendenti imbarcati su navi adibite alla pesca marittima e in acque interne e lagunari, ivi compresi i soci lavoratori di cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, nonché agli armatori e ai proprietari armatori, imbarcati sulla nave dai medesimi gestita, per periodi diversi da quelli di sospensione dell'attività lavorativa derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio, sono incrementate di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2022.».

3. Il contributo per l'acquisto del gasolio impiegato dalle imprese della pesca professionale, nell'esercizio della loro attività, di cui al comma 1 dell'articolo 18 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, è esteso, in ragione degli effetti derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo dei carburanti, per un ammontare complessivo di ulteriori 10 milioni di euro per l'anno 2022, anche al terzo trimestre del 2022. Tale contributo è esteso alle cooperative di servizi alla pesca che gestiscono impianti di distribuzione di prodotti petroliferi alle imprese di pesca.

4. L'Ismea, al fine di assicurare la necessaria liquidità alle PMI della pesca, così come definite dall'Allegato I del Regolamento (UE) n.1388/2014 della Commissione del 16 dicembre 2014, colpite dalla crisi connessa all'aumento eccezionale dei prezzi dei carburanti, è autorizzata ad erogare, nell'anno 2022, per un ammontare complessivo di 10 milioni di euro, prestiti cambiari per un importo massimo per ciascun beneficiario di 10.000 euro, con inizio del rimborso da parte dei medesimi dopo 36 mesi dalla data di erogazione e durata fino a 10 anni.

5. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

5.0.4

Simone BOSSI, CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Misure di accelerazione per il completamento del ponte di San Benedetto Po sul fiume Po)

1. Al fine di accelerare le attività di progettazione e realizzazione del completamento del nuovo ponte sul fiume Po tra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n. 413 "Romana", irrimediabilmente danneggiato dal sisma del 2012, il Presidente della Regione Lombardia, già Commissario Delegato per l'emergenza e la ricostruzione post-sisma 2012, è nominato Commissario straordinario per l'espletamento delle attività di progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi di completamento, anche per il tratto di ponte in golena, nel limite delle risorse disponibili nel bilancio della Regione Lombardia e con i poteri di cui all'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Per il supporto tecnico, il Commissario straordinario può nominare un sub-commissario. Il Commissario straordinario dura in carica fino al completamento dei lavori indifferibili e urgenti, il collaudo e la messa in funzione del nuovo ponte.».

5.0.5

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 5-bis.***(Interventi urgenti per il completamento dei collegamenti viari del nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494)*

1. Al fine di completare la realizzazione del secondo stralcio degli interventi infrastrutturali delle rampe di accesso e dei collegamenti tra il nuovo ponte sul Ticino lungo la SS 494 e la rete viaria per Vigevano da una parte e Ozzero e Abbiategrasso dall'altra, in relazione ai quali è stato già ultimato il progetto esecutivo e sono in fase di rilascio le relative autorizzazioni, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e di 3 milioni di euro per l'anno 2023, in favore della provincia di Pavia, già competente della realizzazione delle opere. ANAS S.p.A è autorizzata a sottoscrivere il relativo atto aggiuntivo entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190".».

5.0.6

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 5-bis.***(Disposizioni urgenti per la continuità del servizio di pubblico trasporto verso il Mottarone)*

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

5.0.7

MATRISCIANO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per lo sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento")

1. Al fine di assicurare il pieno sviluppo progettuale dello scalo di "Alessandria Smistamento" in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, il Commissario di cui all'articolo 4, comma 12-*septies*, del decreto- legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, provvede, con i poteri previsti comma 2 del medesimo articolo 4, oltre al progetto di fattibilità tecnico-economica, al progetto definitivo e al progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Alessandria smistamento, già previsto dall'articolo 1, comma 1009, della legge 30 dicembre 2021 n. 234, anche alla realizzazione di un "*Master Plan*" (Piano Generale di sviluppo economico e industriale) di tutta l'area di "Alessandria smistamento" definendo le principali aree di intervento in un quadro di sviluppo pubblico-privato, unitamente a misure specifiche di risanamento ambientale, sviluppo economico e sociale, miglioramento e rigenerazione del contesto urbano. Per le finalità di cui al presente comma, è autorizzata una spesa di 4,5 milioni di euro per l'anno 2022.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Art. 6.**6.1**

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Sopprimere il comma 1.

Conseguentemente, al comma 2 sostituire le parole: «Le opere di cui al comma 1» con le seguenti: «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 incremen-

tare la rilevanza strategica e lo sviluppo degli aeroporti intercontinentali italiani, le opere».

6.2

SBRANA

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

6.3

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Al comma 1, sopprimere le lettere a) e b).

6.4

LUPU

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

Conseguentemente, al comma 3, sostituire le parole: «lettere b) e c)» con le seguenti: «lettera c)».

6.5

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

- a) al comma 1, sopprimere la lettera c);*
 - b) sopprimere il comma 3.*
-

6.6

VANIN

Apportare le seguenti modifiche:

- a) al comma 1, sopprimere la lettera c);*
 - b) sopprimere il comma 3.*
-

6.7

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Sopprimere il comma 3.

6.8

MARGIOTTA

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e dei carburanti, nonché per potenziare e aumentare la sostenibilità ambientale del settore, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo, con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per gli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto adottato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 3-bis.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi 3-bis e 3-ter si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinquies. Agli oneri di cui ai commi 3-bis e 3-ter, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede 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.»

6.9

GALLONE, VONO

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

«4. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'ente nazionale dell'aviazione civile, che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma 4.

6. Le previsioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

7. Agli oneri di cui ai commi 4 e 5, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede 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.».

6.10

LUPO

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«3-bis. Per fronteggiare, nell'anno 2022, le ripercussioni economiche negative per il settore del trasporto aereo di passeggeri derivanti dalla crisi internazionale in Ucraina e dagli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, è istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con una dotazione pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali del trasporto aereo in possesso del prescritto Certificato di operatore aereo (COA) in corso di validità alla data del 24 febbraio 2022 e titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciati alla medesima data dall'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC), che impieghino aeromobili con una capacità superiore a 19 posti.

3-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità di erogazione dei contributi a valere sulle risorse del fondo di cui al comma *3-bis*.

3-quater. Le previsioni di cui ai commi *3-bis* e *3-ter* si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3-quinqüies. Agli oneri di cui ai commi *3-bis* e *3-ter*, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

6.11

LUPPO

Dopo il comma 3, aggiungere, in fine, i seguenti:

«*3-bis.* Con gli importi residui non utilizzati del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, lettera *a*), della legge 30 dicembre 2020, n. 178, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, lettera *a*), del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, accertati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito un Fondo presso ENAC da destinarsi a investimenti rivolti a consentire la gestione dei mezzi e delle infrastrutture aeroportuali attraverso l'impiego di fonti di energia rinnovabili e sostenibili e il ricorso a sistemi di innovazione energetica.

3-ter. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, su proposta dell'ENAC, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati gli investimenti da cofinanziare per le finalità di cui al comma *3-bis*, nonché le modalità e i criteri di assegnazione dei relativi finanziamenti, attraverso procedure di selezione pubblica, ai soggetti attuatori tenuti a sostenere almeno il 25 per cento del costo del progetto, con un onere massimo a carico del fondo di cui al comma *3-bis*, comunque non superiore a sette milioni di euro. Possono accedere ai cofinanziamenti, in relazione agli specifici progetti approvati, le società di gestione aeroportuale, le società che prestano servizi aeroportuali di assistenza a terra, nonché le imprese di manutenzione e ulteriori società che detengono infrastrutture nell'ambito degli aeroporti commerciali per lo svolgimento di attività funzionali al trasporto aereo.».

6.12

CAMPARI, BERGESIO, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di garantire le adeguate risorse finanziarie per assicurare la continuità dei servizi necessari al funzionamento degli aeroporti minori a seguito della crisi economica internazionale, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2022. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di ripartizione e assegnazione delle risorse agli operatori degli aeroporti minori. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, valutati in 5 milioni di euro per l'anno 2022 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

6.13

ROJC

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, i gestori aeroportuali possono costituire comunità energetiche rinnovabili, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere *b*) e *c*), dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, e con facoltà, anche se di potenza superiore a 1 MW, di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete. Gli impianti a fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica di tali comunità devono essere realizzati all'interno dei sedimi aeroportuali nel rispetto delle linee guida ENAC per la realizzazione di impianti fotovoltaici. I piani di sviluppo aeroportuale di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, sono adeguati di conseguenza.».

6.14

LUPO, DI GIROLAMO

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);".».

6.15

GALLONE

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«3-bis. La proprietà e la gestione di 2 o più concessioni aeroportuali di aeroporti situati in due Regioni diverse che distino meno di 100 chilometri l'uno dall'altro, non possono essere concesse ad una stessa società.

3-ter. La cessazione delle concessioni in contrasto con la disciplina di cui al comma 3-bis, è attuata entro 24 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Decorso tale termine si procede al nuovo affidamento tramite procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi dell'articolo 704 del Codice della Navigazione.».

6.16

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.17

MARGIOTTA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.18

GRIMANI, MASINI, RICETTI

Dopo il comma 3, inserire il seguente:

«3-bis). Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.19

LUPO, COLTORTI

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

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione Europea, a condizioni di reciprocità.».

6.20

GARAVINI, EVANGELISTA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Ai fini dell'applicazione dei diritti per l'imbarco dei passeggeri di cui all'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324, i passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli aventi per destinazione un aeroporto del Regno Unito sono equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi per destinazione un aeroporto dell'Unione europea, a condizioni di reciprocità, fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2023.».

6.21

GAUDIANO, CIOFFI

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

«3-bis. Al fine di favorire l'accesso ferroviario mediante mezzo pubblico all'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, è autorizzata una spesa di 500.000 euro, per l'anno 2022, per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica relativo alla realizzazione di una stazione ferroviaria lungo la tratta Salerno-Reggio Calabria in prossimità del medesimo aeroporto. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite a Rete ferroviaria italiana (Rfi). In caso di mancato utilizzo, le risorse non utilizzate sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, agli appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 500.000 euro, per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione 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 medesimo Ministero.».

6.22

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. al fine di accelerare il procedimento di esproprio dei terreni necessari per l'allungamento della pista dell'Aeroporto di Parma, l'

ENAC è autorizzato a corrispondere i relativi indennizzi quantificati in 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, mediante variazioni al proprio bilancio di previsione 2022, utilizzando le risorse finanziarie derivate da precedenti trasferimenti. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 4,3 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

6.23

MALLEGNI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«4. Il termine temporale "31 dicembre 2022" indicato dall'articolo 11-*quinquiesdecies* del decreto legge n. 52 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 87 del 2021 è modificato in "31 dicembre 2023".».

6.24

EVANGELISTA

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 dicembre 2023".».

6.0.1

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

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

1. Gli importi residui non utilizzati, accertati alla data di entrata in vigore del presente provvedimento, del fondo istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 715, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, come incrementato dall'articolo 73, commi 2 e 3, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere destinati ad alimentare un apposito Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da destinare all' ENAC per il sostegno dei programmi di investimento delle società di gestione aeroportuale per la transizione ecologica del settore.

2. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le categorie di investimenti eleggibili, i termini e le modalità di presentazione delle domande e i criteri di valutazione delle stesse e i criteri di riparto delle risorse disponibili.».

6.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFÀ, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Disposizioni in materia di procedura liquidatoria dell'amministrazione straordinaria di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.)

1. Al comma 8 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021,

n. 106, dopo le parole "i cui proventi" sono inserite le seguenti ", al netto dei costi di completamento della liquidazione e degli oneri di struttura, gestione e funzionamento dell'amministrazione straordinaria, nonché dell'indennizzo ai titolari di titoli di viaggio, di voucher o analoghi titoli emessi dall'amministrazione straordinaria di cui al comma 9.».

6.0.3

MARGIOTTA

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 fermi restando i principi posti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A. anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

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

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

6.0.4

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Credito d'imposta in favore delle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone in mare e in acque interne)

1. Al fine di salvaguardare i livelli occupazionali, alle imprese di trasporto turistico di persone effettuato con navi minori in acque marittime e nelle acque interne, a decorrere dal 1° gennaio 2022 e fino al 31 dicembre 2022 è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento del costo sostenuto per l'acquisto di carburante.

2. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente mediante la compensazione di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive.

3. Agli oneri di cui al presente articolo, valutati in 12 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede 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.».

Art. 7.

7.1

DI GIROLAMO

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

«0a) all'articolo 2, comma 3, lettera f-bis), dopo le parole: «ciclabile e» sono aggiunte le seguenti: «degli utenti muniti di pattini a rotelle o di tavole o di monopattini a spinta»;

0b) all'articolo 3, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al numero 2), dopo le parole: «i velocipedi» sono aggiunte le seguenti: «, i pattini a rotelle o le tavole o i monopattini a spinta e»;

2) dopo il numero «9» è inserito il seguente: «9-bis) condivisione dei veicoli: uso da parte di terzi del medesimo veicolo in archi di tempo differenti»;

3) al numero 33, le parole «delimitata e» sono sostituite dalle seguenti: «delimitata, anche con variazione del colore o del materiale della pavimentazione, e possibilmente protetta,»;

0c) all'articolo 7, comma 1, lettera d), numero 1), dopo le parole: «di soccorso» sono inserite le seguenti: «, di condivisione dei veicoli».

b) dopo la lettera a), inserire le seguenti:

«a-bis) all'articolo 41, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo il comma 11, è aggiunto il seguente: «11-bis. Il funzionamento delle lanterne semaforiche normali può essere regolato dai dispositivi fissi di misurazione della velocità. Con apposito decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili vengono stabiliti i criteri per l'impiego di tale modalità di funzionamento.»;

2) al comma 15, sono aggiunte infine le seguenti parole: «, ove le condizioni lo richiedano»;

a-ter) all'articolo 42, il comma 2 è sostituito dal seguente: «Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi e gli elementi di moderazione del traffico destinati ad impedire la sosta o a rallentare la velocità dei veicoli, salvo che essi non siano costituiti da elementi di moderazione del traffico, tra cui l'innalzamento della pavimentazione, il disassamento dell'asse stradale, la chicane, il restringimento della carreggiata, anche mediante arredi funzionali.»;

c) dopo la lettera c), inserire la seguente:

«c-bis) all'articolo 82, dopo il comma 4, è inserito il seguente: «4-bis. Si intende uso proprio anche la condivisione temporanea per un periodo non superiore a giorni trenta di un veicolo privato in favore di un soggetto terzo che lo utilizza per fini privati. La condivisione temporanea non comporta la responsabilità solidale di cui all'articolo 196. Il responsabile è il conducente del veicolo al momento della violazione, al quale, nei termini di cui all'articolo 201, deve essere notificato il verbale della avvenuta violazione in quanto effettivo trasgressore. Non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 94 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e 247-bis del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495.»;

d) *sostituire la lettera f) con la seguente:*

«f) all'articolo 117:

1) al comma 2, le parole: «Per i primi tre anni» sono sostituite dalle seguenti: «Per i primi cinque anni»;

2) al 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 65kW/t compreso il peso della batteria.»»;

e) *dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«*h-bis*) all'articolo 126-*bis*, il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Salvo il caso di perdita totale del punteggio di cui al comma 6, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti.»;

h-ter) all'articolo 142, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di un punto della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a 15 giorni.»;

2) al comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Se l'infrazione è commessa in ambito urbano, è applicata anche la decurtazione di due punti della patente. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 15 a 30 giorni.».

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano ai velocipedi nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.»;

h-quinquies) all'articolo 147, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 5 è sostituito dal seguente: «5. Chiunque viola la disposizione del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 1.000 e consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da 6 mesi a 24 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati è pre-

vista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.000 a euro 10.000 e della confisca amministrativa e la sospensione della patente da 12 mesi a 36 mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.»;

2) il comma 6 è sostituito dal seguente: «6. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una violazione di cui al comma 5 per almeno due volte, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI. Per i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87, quelli che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90, e i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di auto-articolati e di autosnodati consegue la sanzione accessoria della revoca della patente, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.»;

h-sexies) all'articolo 148, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente: «9-*bis*. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede e' tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza pari ad almeno 1,5 metri, in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, affinché' la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima differenza di velocità. È tenuto a rinviare la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.»;

2) dopo il comma 14, è aggiunto il seguente: «14-*bis*. Ai veicoli di cui all'art.47 comma 2 lettere b), c) e d) è vietato il sorpasso del velocipede nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h.»;

h-septies) all'articolo 149, comma 4, dopo le parole: «euro 168» sono aggiunte le seguenti: «Quando dall'inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con una bicicletta si aggiunge la frequenza obbligatoria di un corso sulla sicurezza stradale di almeno due ore formative»;

h-octies) all'articolo 158, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, lettera g) le parole: «sbocchi delle medesime;» sono sostituite dalle seguenti: «sbocchi delle medesime, ad una distanza maggiore di 5 metri»;

2) dopo il comma 4 è inserito il seguente: «4-*bis*. È consentita la sosta dei velocipedi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite aree di sosta, purché la larghezza del marciapiede sia di almeno 1,5 metri; in ogni caso, il velocipede in sosta non deve recare intralcio ai pedoni, non deve essere collocato lungo i percorsi tattili per i disabili visivi ovvero in prossimità di esercizi commerciali in modo tale da impedire l'accesso della clientela o la fruizione degli spazi espositivi.»;

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

h-nonies) all'articolo 172, comma 10, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Della violazione di cui al presente comma ne risponde anche il conducente»;

h-decies) dopo l'articolo 173, e' inserito il seguente:

"Art. 173-*bis*.

(*Divieto di fumare durante la guida*).

1. Al conducente è fatto divieto di fumare durante la guida.

2. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1 del presente articolo e' soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 173, comma 3.»;

h-undecies) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1-*bis*, dopo le parole: » strade urbane ciclabili» sono aggiunte le seguenti: «e sulle strade o nelle zone nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h ovvero in ambito extraurbano quando, non essendovi spazio riservato sulla carreggiata, la disposizione su due file parallele consente una maggiore visibilità dei ciclisti e una minore occupazione in senso longitudinale del gruppo di ciclisti, facilitando il sorpasso dello stesso da parte degli autoveicoli in condizioni di maggior sicurezza»;

2) al comma 7, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: «È fatta eccezione per i velocipedi per il trasporto scolastico in cui è possibile trasportare fino a 2 adulti e 10 bambini.»;

3) dopo il comma 9-*bis*, è inserito il seguente: «9-*ter*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, i velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto agli altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza. La circolazione dei velocipedi prevista ai sensi del primo periodo, denominata «doppio senso ciclabile», è disposta con ordinanza del sindaco, adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, ed è segnalata mediante l'aggiunta di un pannello integrativo di eccezione per i ve-

locipedi ai segnali verticali di divieto, di obbligo generico e utili alla guida, indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al traffico.»»

f) *sostituire la lettera i) con la seguente:*

«i) all'articolo 190 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al 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) il comma 8 è sostituito dal seguente: «8. La circolazione con pattini a rotelle o con tavole o con monopattini a spinta è consentita nelle aree pedonali, sui marciapiedi larghi non meno di 2,5 m. e negli itinerari ciclopedonali, con l'obbligo di osservare il comportamento prescritto per i pedoni.»;

3) al comma 9, il secondo periodo è soppresso»;

g) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti:*

«i-bis) all'articolo 202, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, il terzo periodo è sostituito dal seguente: «La riduzione di cui al periodo precedente non si applica alle violazioni del presente codice per cui è prevista la sanzione accessoria della confisca del veicolo, ai sensi del comma 3 dell'articolo 210, o la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida e alle violazioni indicate all'articolo 158 comma 5.»;

2) dopo il comma 3-bis, è aggiunto, in fine, il seguente: «3-ter. Il pagamento in misura ridotta non è inoltre consentito per le violazioni previste dall'articolo 142, commi 7 e 8, qualora vengano superati i limiti massimi di velocità per le strade nei centri abitati.»;

i-ter) all'articolo 219, comma 3-ter, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito della violazione di cui all'articolo 147, comma 6, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di emanazione del provvedimento di revoca.".».

Conseguentemente, alla tabella dei punteggi allegata all'articolo 126-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) *al capoverso* «Art. 142», alle parole: «comma 8 – 3» sono premesse le seguenti: «comma 7 – 1» e dopo le parole: «comma 8-3» sono inserite le seguenti: «comma 8, ultimo periodo – 2»;

b) *al capoverso* «Art. 147», le parole: «comma 5 – 6» sono sostituite dalle seguenti: «comma 5 – 10».

7.2

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), dopo la parola: "ciclisti" sono inserite le seguenti: ", conducenti di ciclomotori e di motocicli";».

Conseguentemente, al medesimo comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente: «i-bis) all'articolo 208, comma 4, lettera c), dopo la parola "ciclisti," sono inserite le seguenti: "conducenti di ciclomotori e di motocicli,"».

7.3

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

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

0a) dopo la parola: «ciclisti» sono aggiunte le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

Conseguentemente, all'articolo 208 comma 4, lettera c), dopo la parola: «ciclisti» aggiungere le seguenti: «conducenti di ciclomotori e di motocicli».

7.4

TIRABOSCHI

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

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'ope-

ratore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.5

EVANGELISTA

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

«0a) All'articolo 5, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

3-bis. Al fine di favorire il celere sviluppo delle infrastrutture digitali e consentire il tempestivo raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale di cui al regolamento (UE) 2021/240 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 febbraio 2021 e al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, fino al 31 dicembre 2026, per la posa in opera di infrastrutture a banda ultra larga, l'operatore, una volta ottenuta l'autorizzazione per i fini e nelle forme di cui all'articolo 49, commi 6 e 7, del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, provvede ad inoltrare ai soggetti di cui al comma 3 apposita richiesta per l'adozione dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione stradale che dovranno essere resi entro e non oltre dieci giorni dalla ricezione della domanda. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni l'operatore, dandone preventiva comunicazione ai soggetti di cui al comma 3 almeno cinque giorni prima, può dare avvio ai lavori nel rispetto delle prescrizioni del presente Codice e secondo le specifiche tecniche che verranno dettagliate nella comunicazione di avvio. Resta in ogni caso salva la possibilità per gli organi competenti di comunicare, prima dell'avvio dei lavori e comunque nel termine di 5 giorni dalla ricezione della comunicazione di avvio, eventuali ulteriori prescrizioni nell'ambito del rispetto delle norme relative alla circolazione stradale e/o eventuali motivi ostativi che impongano il differimento dei lavori per un periodo comunque non superiore ad ulteriori 5 giorni».

7.6

ASTORRE

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1, è sostituito dal seguente "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

2) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

3) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-*bis* e 3";

4) al comma 12, in fine, è inserito il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-*bis*";

5) dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-*bis*. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."».

7.7

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«0a) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1, è sostituito dal seguente "1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse";

b) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Il prefetto nei giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel calendario possono essere esclusi dal divieto i giorni in cui, secondo le indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade, sia previsto un ridotto traffico veicolare leggero. Può inoltre prevedere che, ove le condizioni lo consentano, sulle autostrade e sulle strade extraurbane o su tratti di esse, il divieto di circolazione sia sostituito da un divieto di sorpasso e dal divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe che devono tenere conto anche dei provvedimenti di divieto adottati nei Paesi confinanti o limitrofi";

c) al comma 12, le parole: "provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3", sono sostituite dalle seguenti: "i provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1, 1-bis e 3" ;

d) al comma 12, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le medesime sanzioni si applicano a chi viola il divieto di sorpasso imposto nei giorni fissati a apposito calendario emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi del comma 1-bis".».

7.8

MARGIOTTA

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

– alla lettera a) premettere le seguenti:

«0a) all'articolo 6:

1) dopo il comma 2 è inserito il seguente: «2-bis. Per le aree extraurbane di particolare rilevanza culturale, paesaggistica, naturalistica che insistono su più amministrazioni comunali contigue ovvero che interessino

anche tratti di strada non comunali o in presenza di motivi di sicurezza pubblica o di tutela della salute, le competenze previste sono esercitate, per i territori di rispettiva competenza, sentito il parere dell'ente proprietario della strada, dall'Unione di Comuni o, ove non presente, da un Comune o Ente sovracomunale opportunamente delegato dai Comuni interessati.»;

2) al comma 8 dopo le parole «commi 1» sono aggiunte le seguenti «, 2-*bis*»;

3) dopo il comma 12 è inserito il seguente: «12-*bis*. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma del comma 2-*bis* è soggetto alle medesime sanzioni del comma 12. Il controllo del rispetto delle limitazioni è demandato ai Corpi di polizia municipale dei comuni associati o convenzionati tra loro. Per l'accertamento e per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al comma 2-*bis* del presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici per il rilievo automatico delle stesse.»;

0b) all'articolo 7:

1) al comma 3, dopo le parole «i provvedimenti indicati nell'articolo 6, commi 1 e 2» sono aggiunte le seguenti parole «ad eccezione per i casi previsti dal comma 12-*bis*»;

2) dopo il comma 12 è inserito il seguente: «12-*bis*. Per i tratti di strada non comunali che attraversano i centri abitati, i provvedimenti indicati all'articolo 6, comma 2-*bis*, sono di competenza del comune, in forma singola o associata così come previsto al medesimo articolo 6, commi 2-*bis* e 12-*bis*, sentito il parere dell'Ente proprietario della strada.»;

0c) all'articolo 8:

1) al comma 1, le parole «il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le Regioni e i comuni interessati» sono sostituite dalle seguenti «con delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione, sentiti i comuni interessati»;

2) dopo il comma 1, è aggiunto il seguente: «1-*bis*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà verificare che la delega concessa alle singole Regioni sia applicata con perizia, nel rispetto della normativa nazionale vigente.»;

– dopo la lettera i) aggiungere la seguente:

«i-*bis*) all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g-*bis*) dopo le parole «accertamento delle violazioni di cui agli articoli» sono inserite le seguenti «6, comma 12-*bis*,».

7.9

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Apportare le seguenti modificazioni:*a) *al comma 1, premettere le seguenti lettere:*

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13 è inserito il seguente: "13-bis. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il divieto di cui al comma 4 relativo alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis.";

0b) all'articolo 7, il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.";

0c) all'articolo 8, comma 1, le parole "il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni" sono sostituite dalle seguenti: "il Presidente della Regione territorialmente competente, sentite le prefetture";

0d) all'articolo 9:

1) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori devono allegare il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, se è riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono darne comunicazione entro il trenta novembre dell'anno precedente al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che provvede alla pubblicazione del programma delle gare entro il trentuno dicembre dello stesso anno. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.";

2) al comma 4, primo periodo, le parole: "delle infrastrutture e dei trasporti" sono soppresse;

3) il comma 5 è sostituito dal seguente: "5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori devono chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4 almeno sessanta giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità.";

0e) all'articolo 10, comma 24, secondo periodo, le parole: "non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*»;

b) *al comma 1, dopo la lettera a), inserire le seguenti:*

«*a-bis*) all'articolo 41, comma 8, le parole: "da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" sono sostituite dalle seguenti: "o approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili";

a-ter) all'articolo 43:

1) al comma 5, dopo le parole "o con la sicurezza della circolazione" sono inserite le seguenti: "o con la protezione degli operatori stradali";

2) dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"*5-bis*. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-*bis* del medesimo articolo 12.

5-ter. I veicoli di cui al comma 5-*bis*, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car". Con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare d'intesa con il Ministero dell'interno, sono stabilite le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-*bis*, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.";

a-quater) all'articolo 45:

1) il comma 6 è sostituito dal seguente: "6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, e i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, qualora non disciplinati da specifici regolamenti europei ovvero norme armonizzate, sono soggetti all'approvazione od omologazione, laddove necessaria, da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzio-

nali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate, altresì, le modalità di omologazione e di approvazione. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con appositi regolamenti, può disciplinare le caratteristiche e i requisiti di quei dispositivi o sistemi per i quali non è più necessaria l'approvazione od omologazione, ma è sufficiente il rispetto delle prescrizioni contenute nei medesimi regolamenti.";

2) dopo il comma 6, è inserito il seguente: "6-*bis*. Tutti i dispositivi, atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, devono essere sottoposti a verifiche periodiche di funzionalità con cadenza almeno annuale. Inoltre, i dispositivi che, ai fini dell'accertamento di una violazione, misurano le dimensioni, la massa e la velocità dei veicoli, nonché il tempo, sia in termini di durata sia in termini di sincronismo, o altre grandezze fisiche fondamentali e derivate, devono essere sottoposti a taratura con cadenza almeno annuale presso laboratori accreditati.";

3) il comma 8 è abrogato;

4) al comma 9, dopo le parole: "omologati o approvati" sono inserite le seguenti: ", oppure, se non è richiesta l'omologazione, non soddisfacenti le caratteristiche e i requisiti prescritti da appositi regolamenti europei o ministeriali,»;

c) *al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:*

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, in fine, sono aggiunti i seguenti periodi: "Tali esercitazioni possono essere svolte anche con veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico. Le limitazioni dell'articolo 117, comma 2-*bis*, primo e secondo periodo, non si applicano ai conducenti che hanno conseguito la patente di categoria B effettuando le esercitazioni di cui al primo periodo anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, ultimo periodo, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

d) *al comma 1, dopo la lettera h), inserire le seguenti:*

«*h-bis*) all'articolo 142:

1) al comma 3, lettera e), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ad eccezione dei treni costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, per i quali vigono i limiti di 80 km/h fuori dei centri abitati e 100 km/h sulle autostrade";

2) al comma 6, dopo le parole: "debitamente omologate" sono inserite le seguenti: "o, nelle more dell'emanazione di un regolamento specifico, approvate dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili,";

h-ter) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), secondo periodo, dopo le parole "oltre un'ora" sono inserite le seguenti: "ovvero oltre il limite temporale inferiore a un'ora, fissato con ordinanza del sindaco,";

h-quater) all'articolo 167:

1) 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 cinque per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al dieci per cento del valore misurato.";

2) al comma 2, le parole "di oltre il cinque per cento" sono soppresse;

3) 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.";

4) il comma 3 è sostituito dal seguente: "3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste al 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.";

5) al comma 3-bis, la parola "15" è sostituita dalla seguente: "dieci";

6) al comma 5, primo periodo, le parole "di oltre il cinque per cento" e, al secondo periodo, le parole "e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato" sono soppresse;

7) al comma 10, la parola "dieci" è sostituita dalla seguente: "cinque";

8) al comma 10-bis, le parole "valore minimo fra il 20 per cento e 10" sono sostituite dalla parola: "cinque";

9) 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.";

10) al comma 12, dopo le parole "strumenti di pesa" sono aggiunte le parole: "di tipo statico";

11) 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.";

h-*quinquies*) all'articolo 169, comma 7, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.";

h-*sexies*) all'articolo 175, comma 2, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "o con potenza inferiore ai 15 kW, se dotate di motore elettrico";

h-*septies*) all'articolo 177:

1) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. L'uso del dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu, in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta "safety-car", è consentito ai conducenti dei veicoli di cui all'articolo 43, comma 5-*bis*.";

2) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-*bis*. Nelle situazioni di cui all'articolo 43 comma 5-*bis*, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 – bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 – bis impiegati nella procedura di cui al citato articolo 43, comma 5 – bis.";

3) al comma 4, le parole "al comma 1" sono sostituite dalle seguenti: "ai commi 1 e 1-*bis*";

4) dopo il comma 5, è inserito il seguente: "5-*bis*. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi."»

e) *al comma 1, dopo la lettera i), inserire le seguenti:*

«i-*bis*) all'articolo 198:

1) al comma 1, dopo le parole "diverse disposizioni" sono inserite le seguenti: "relative a un unico tratto o sezione stradale";

2) dopo il comma 2, sono aggiunti, in fine, i seguenti:

"2-*bis*. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando, mediante i dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201 sono accertate, senza contestazione immediata, più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o uno stesso divieto, si applica una sola

sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), può essere attivato solo nel caso di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati. Nel caso di controllo del tempo di permanenza, si applica una tolleranza pari al cinque per cento del tempo di permanenza consentito.";

i-ter) dopo l'articolo 198 è inserito il seguente:

"Art. 198-bis.

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, 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.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'art. 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato ab-

bia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."

i-quater) all'articolo 216:

1) al comma 1, i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: "Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.";

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente: "3-bis. Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo

116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità, l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.";

3) al comma 6, dopo le parole "gli sia stata ritirata" sono sostituite dalle seguenti: "o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-bis,";>

f) *dopo il comma 3, sono inseriti i seguenti:*

«3-bis. All'articolo 5, comma 8, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-ter. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti: "nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209."».

7.10

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«0a) all'articolo 6, dopo il comma 13, è inserito il seguente: "13-bis. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 167 e 169, chiunque viola il

divieto stabilito ai sensi del comma 4 in relazione alla limitazione di massa complessiva o per asse dei veicoli, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-bis."».

7.11

VONO

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

«0a) all'articolo 7, comma 9, al quarto periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "non superiore, in ogni caso, a 500 euro annui"».

7.12

CROATTI, FEDE

Apportare le seguenti modifiche:

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

«0a) all'articolo 7, comma 9, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza, 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, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

2) *dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:*

«4-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva 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. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.».

7.13

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

*Apportare le seguenti modificazioni:*a) *Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»:

b) *Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.».

7.14

GALLONE, MALLEGGNI

*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 con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

b) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva

di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.».

7.15

MARGIOTTA, MANCA

Apportare le seguenti modificazioni:

1) *al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:* «0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»;

2) *aggiungere in fine il seguente comma:* «4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.».

7.16

CONZATTI, EVANGELISTA

Apportare le seguenti modificazioni:

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

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.».

2) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.».

7.17

RUSPANDINI, TOTARO

All'articolo apportare le seguenti modificazioni:

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

«0a) all'articolo 7, comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: « Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, di concerto con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le associazioni di categoria, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.»

2) *aggiungere in fine il seguente comma:*

«4-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza adotta la direttiva di cui all'articolo 7, comma 9 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'Ispettorato può aggiornare la direttiva di cui al periodo precedente, inclusi i massimali delle tariffe, entro il 30 gennaio di ogni anno.».

7.18

CIOFFI, VANIN

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a), premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: "le zone di cui al comma 9" sono sostituite dalle seguenti: "le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale" e le parole: "o ibrida" sono soppresse»;

b) dopo la lettera a), inserire la seguente:

«a-bis) all'articolo 42, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2-bis) Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato 'cuscini berlinesi', disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."»;

c) alla lettera c), apportare le seguenti modificazioni:

1) al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole: «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) al numero 2), sostituire le parole: «0,3», con le seguenti: «0,2»;

d) dopo la lettera h), inserire le seguenti:

«h-bis) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.";

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: "ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h", sono sostituite dalle seguenti: "e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h";

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: "3-*bis*. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.";

h-quinquies) all'articolo 182, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.";

2) al comma 9, le parole: "loro riservate", sono sostituite dalle seguenti: "loro esclusivamente riservate", e dopo le parole "sulle corsie ciclabili", sono aggiunte le seguenti: ", salva la facoltà di sorpasso del velocipede che precede qualora delimitate da striscia discontinua,";

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente:

"9-*quater*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-*bis* o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: 'con semaforo rosso' e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti."»;

e) *alla lettera i)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole:

«, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:*

«i-bis) all'articolo 201, comma 1-bis, alla lettera g-bis), apportare le seguenti modificazioni:

- 1) dopo la parola "articoli" sono aggiunte le seguenti parole: "40, comma 11,";
- 2) dopo le parole: "143, commi 11 e 12," è aggiunto: "145,";
- 3) dopo: "146," è aggiunto: "148,";
- 4) dopo: "171," sono aggiunti: "173, comma 3-bis, 191, comma 4,".

Conseguentemente, dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, lettera h-ter), a carico degli enti proprietari o gestori della strada per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-ter, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e sulla quota di proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera a) del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.».

7.19

COMINCINI

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) premettere le seguenti:*

«0a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,»;

0b) all'articolo 7, comma 9-bis, sono soppresse le parole: «o ibrida»;

b) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

«a-bis) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi

elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato «cuscini berlinesi», disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»;

c) alla lettera c):

1) al numero 1) aggiungere, in fine, le seguenti parole: «o al trasporto di altre persone ai sensi dell'articolo 182, comma 6,»;

2) al numero 2), sostituire le parole: « 0,3», con le seguenti: « 0,2»;

d) dopo la lettera h), aggiunge le seguenti:

«h-bis) all'articolo 140, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente: «1-bis. Tutti gli utenti della strada sono tenuti alla conoscenza del presente codice, a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti e a comprendere la propria responsabilità per la sicurezza altrui. I conducenti dei veicoli che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti, in particolare i conducenti dei veicoli a motore verso gli utenti non motorizzati e i ciclisti nei confronti dei pedoni. Resta ferma in ogni caso la responsabilità di tutti gli utenti della strada di rispettare le norme di comportamento stabilite e di avere riguardo per la sicurezza propria e degli altri utenti.»;

h-ter) all'articolo 142, comma 1, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h», sono sostituite dalle seguenti: «e, nei centri abitati, senza computare a tal fine le eventuali corsie riservate alla circolazione di solo una o determinate categorie di veicoli, i 50 km/h per le strade a due o più corsie nell'unico senso di marcia o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 30 km/h per le strade a una sola corsia nell'unico senso di marcia oppure in uno o in entrambi i sensi di marcia presenti, i 20 km/h per le strade con un'unica sede stradale destinata alla circolazione sia veicolare che pedonale, con la possibilità di elevare il primo limite fino ad un massimo di 70 km/h»;

h-quater) all'articolo 143, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente: «3-bis. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano nelle strade urbane ciclabili, nelle quali i velocipedi possono circolare anche al centro della carreggiata.»;

h-quinquies) all'articolo 182:

1) al comma 7, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «Tuttavia, sui velocipedi di cui al comma 6 condotti da una persona adulta e destinati esclusivamente al trasporto di un'unica altra persona adulta e di bambini fino a dodici anni di età, si possono trasportare fino a dieci persone compreso il conducente, fermi restando i limiti dimensionali stabiliti dall'articolo 50, comma 2.»;

2) al comma 9, le parole: «loro riservate», sono sostituite dalle seguenti: «loro esclusivamente riservate», e dopo le parole «sulle corsie ci-

clabili», sono aggiunte le seguenti: «, salva la facoltà di sorpasso del veicolo che precede qualora delimitate da striscia discontinua.»;

3) dopo il comma 9, è aggiunto il seguente: «9-*quater*. All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E, E-*bis* o F ovvero nelle zone a traffico limitato, in corrispondenza delle intersezioni regolamentate da semaforo veicolare normale, alle biciclette, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, può essere consentito di svoltare a destra anche durante il periodo di accensione della luce rossa, in deroga agli articoli 38, comma 2 e 41, comma 11, nonché dell'articolo 105, comma 6 del regolamento, esclusivamente al ricorrere delle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni di seguito indicate. Tale facoltà è segnalata mediante l'installazione, in prossimità delle lanterne semaforiche, di un unico pannello segnaletico composito, sul quale sono riuniti l'iscrizione: «con semaforo rosso» e i segnali verticali, in formato ridotto, di obbligo di dare precedenza e di prescrizione della direzione obbligatoria a destra, e il pannello integrativo contenente il simbolo della bicicletta. Al fine di prevenire ed evitare incidenti, i ciclisti devono usare la massima prudenza e rallentare in prossimità dell'intersezione, e sono in ogni caso tenuti a dare la precedenza ai pedoni, nonché a tutti i veicoli che, durante il periodo di accensione della luce verde del semaforo loro riferito, circolano sulla strada sulla quale i ciclisti stanno per immettersi. I ciclisti, inoltre, sono integralmente responsabili, a ogni effetto di legge, delle conseguenze derivanti dall'eventuale mancato rispetto dei predetti obblighi, salva prova contraria e fermo restando l'obbligo stabilito dall'articolo 145, comma 1, per tutti i conducenti.»»;

e) *alla lettera i), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «, a condizione, nelle relative fattispecie, che le predette corsie siano delimitate da striscia discontinua e che le predette piste abbiano una larghezza di almeno due metri se a unico senso di marcia e di almeno 3,5 metri se a doppio senso di marcia»;

f) *dopo la lettera i), aggiungere la seguente:* «j) all'articolo 201, comma 1-*bis*, alla lettera g-*bis*):

1) dopo la parola «articoli» sono aggiunte le seguenti parole: «40, comma 11,»;

2) dopo le parole: «143, commi 11 e 12,» è aggiunto: «145,»;

3) dopo: «146,» è aggiunto: «148,»;

4) dopo: «171,» sono aggiunti: «173, comma 3-*bis*, 191, comma 4,».

Conseguentemente, dopo il comma 1 inserire il seguente: «1-*bis*. Alla copertura degli oneri discendenti dalla disposizione di cui alla lettera h-*ter*) a carico degli enti proprietari o gestori della strada, per l'implementazione e sostituzione della segnaletica stradale, si provvede, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, a valere sulle somme di cui all'articolo 142, comma 12-*ter*, e sulla quota di proventi di cui al-

l'articolo 208, comma 4, lettera a) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.»

7.20

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

a) alla lettera a), premettere la seguente: "0-a) all'articolo 7, comma 9-bis, le parole: «le zone di cui al comma 9» sono sostituite dalle seguenti: «le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale.»;"

b) dopo la lettera a), inserire la seguente: "a-bis) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.»;

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-bis, F e F-bis, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato "cuscini berlinesi", disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti.»

b) dopo l'articolo, inserire il seguente:

"Art. 7-bis (Parcheggi per velocipedi negli edifici). 1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto

bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi"».

7.21

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: "le zone di cui al comma 9" sono sostituite dalle seguenti: "le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,";»

2) *dopo la lettera a), inserire la seguente:*

«a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli.";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

" 2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato 'cuscini berlinesi', disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."».

7.22

BERUTTI

Al comma 1) apportare le seguenti modifiche:

1) *alla lettera a) premettere la seguente:*

«0a) all'articolo 7, comma 9-*bis*, le parole: "le zone di cui al comma 9" sono sostituite dalle seguenti: "le zone a traffico limitato di cui al comma 9, istituite per esclusive finalità di tutela ambientale,"»

2) *dopo la lettera a), aggiungere la seguente:*

«a-*bis*) all'articolo 42:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Sono, altresì, segnali complementari i dispositivi destinati ad impedire la sosta, a moderare il traffico e a rallentare la velocità dei veicoli. ";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

" 2-*bis*. Nei centri abitati, sulle strade classificate di tipo E, E-*bis*, F e F-*bis*, ove sia istituito un limite massimo di velocità inferiore o uguale a 30 km/h, per l'intera o solo per una parte della larghezza della corsia o della carreggiata possono essere adottati dispositivi di moderazione del traffico e rallentamento della velocità, realizzati in opera o prefabbricati e installati in forma estesa o in forma puntuale in corrispondenza di specifici punti critici, ivi compresi elementi in rilievo, dossi e rialzi del piano stradale, dispositivi del tipo denominato 'cuscini berlinesi', disassamenti, deviazioni e restringimenti artificiali della carreggiata, ampliamenti dei marciapiedi laterali in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti."».

7.23

CROATTI, FEDE

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

«0a) all'articolo 10, comma 3, dopo la lettera *g-ter*) è aggiunta, in fine, la seguente:

"*g-quater*) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti."».

7.24

FARAONE, EVANGELISTA

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) All' articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: "*g-quater*) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti"».

7.25

BERUTTI

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

0a) All' articolo 10, comma 6, è aggiunta la seguente frase: «*g-quater* complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale spettacoli viaggianti».

7.26

LUPO

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

«0a) all'articolo 10, comma 6, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: "I predetti Enti, per quanto di competenza, programmano le opportune attività volte a disporre l'immediato aggiornamento delle strade in termini di denominazioni, lunghezze e limiti, nonché della loro utilizzabilità al transito delle differenti categorie di veicoli con relativa pubblicazione delle cartografie e degli elenchi di strade."»

7.27

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Apportare le seguenti modificazioni:**a) Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente:*

«0a). All'articolo 23, comma 7-bis, le parole: "Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4" sono sostituite dalle seguenti: "Al centro delle rotatorie situate in ambito extraurbano, nelle quali vi è un'area verde, è consentita l'installazione di più cartelli indicanti il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, in corrispondenza di ogni direttrice stradale convergente sulla rotatoria di dimensioni non superiori ai 90 cm di lunghezza e ai 60 cm di altezza ed è altresì consentita l'indicazione del nome dell'impresa o dell'ente affidatari del servizio di manutenzione direttamente sul tappeto erboso. Per l'installazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni di cui al comma 4."»

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

«a-bis) All'articolo 41, comma 10, dopo le parole: "periodo di accensione della luce gialla" sono inserite le seguenti: "che deve avere una durata minima non inferiore a 3 secondi,".».

c) Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente.

«c-bis) All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Per i veicoli di cui all'articolo 60 comma 1 e per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

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

«c-bis). all'articolo 93, comma 1-*quinqüies*, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "ai lavoratori frontalieri, e a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro o collaborazione in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome o a nome del datore di lavoro, transitano in Italia;".».

e) Al comma 1, dopo la lettera d), inserire la seguente:

d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole «ad una motrice,» sono aggiunte le seguenti «e qualsiasi altra tipologia di appendice».

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

«d-bis) All' articolo 103, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice di cui al presente decreto legislativo."»

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

« *d-bis*) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."»

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

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";».

Conseguentemente, dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto

decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-*quater*.»

i) Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata»

j) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) All'articolo 175, comma 7, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "ad eccezione di veicoli autorizzati con modello DGM 243";».

k) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 180, comma 4, secondo periodo, dopo le parole "carta di circolazione" sono inserite le seguenti: "o documento unico di circolazione", e dopo la parola "proprietario" sono inserite le parole "o del locatario in leasing".»

l) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 187, il comma 1 è sostituito dal seguente: "1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, in relazione alle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, il limite massimo di velocità è elevato a 150 km/h, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti e i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali."».

m) Al comma 1, dopo la lettera h), aggiungere la seguente:

«*h-bis*) All'articolo 198, dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-*bis*. In deroga a quanto disposto dal comma 1, quando il trasgressore, con la stessa azione o omissione, viola più volte la medesima disposizione e tali violazioni non sono immediatamente contestate, ovvero non vi è preavviso della contestazione, si applica la sanzione prevista per la sola violazione rilevata per prima in ordine di tempo, aumentata fino al triplo".».

n) *Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:*

«i-bis) all'articolo 204, comma 1, le parole: "nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale" sono sostituite dalle seguenti: "nel limite non inferiore al minimo edittale aumentato del 50 per cento".».

o) *Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere la seguente:*

«i-bis. A decorrere dal 1° settembre 2022 è fatto obbligo di installare i dispositivi di cui all'articolo 60, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n.120, su tutti gli impianti semafori esistenti.».

7.28

ASTORRE

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

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19 sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spegnimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spegnimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spegnimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."».

7.29

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«a-bis) all'articolo 41, dopo il comma 19, sono inseriti i seguenti:

"19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificare il momento di accensione/spengimento e il loro regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione/spengimento o di modifica del contenuto del messaggio, deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario ed il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3 che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicate le modalità ed i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione/spengimento degli stessi.

19-ter. I segnali a messaggio variabile devono essere utilizzati esclusivamente per fornire indicazioni di pericolo o di prescrizione, nonché informazioni utili alla guida relative alla strada su cui sono installati e agli itinerari e/o ambiti ad essa correlati; le indicazioni di pericolo e di prescrizione sono fornite con segnali di dimensioni, colori e forme dei corrispondenti segnali verticali."».

7.30

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

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

7.31

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Al comma 1, lettera c), n. 3 sostituire il capoverso «2-bis» con il seguente: «2-bis. Chiunque circola con un velocipede a pedalata assistita non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1 è soggetto alle sanzioni previste dall'articolo 97, commi 6 e 14, secondo periodo.».

7.32

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Al comma 1), lettera c), numero 3), capoverso 2-bis, sostituire le parole «ciclomotori ai sensi e per gli effetti dell'articolo 97» con la seguente «motocicli».

7.33

VONO

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

«c-bis) all'articolo 61, comma 1, lettera c), sono aggiunti, 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."».

7.34

EVANGELISTA

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 comun-

que 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.».

7.35

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

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

«c-bis). All'articolo 80, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

"4-bis. Per i veicoli impiegati dallo spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni quattro anni."».

7.36

CORTI, CAMPARI, PERGREFFI, RUFA, RIPAMONTI

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

«c-bis. All'articolo 80, al comma 14, quarto periodo, dopo la parola "revisione" sono aggiunte le seguenti: "Ai proprietari di veicoli con massa complessiva inferiore alle 3,5 tonnellate, in possesso di un' autocertificazione compilata da esibire in caso di controllo da parte delle forze dell'ordine, è consentito recarsi con il veicolo non revisionato presso l'autofficina più vicina al domicilio del soggetto, al fine di effettuare la revisione del veicolo».

7.37

BARBONI, MALLEGNI

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

«d-bis) All'articolo 100 i commi 3-bis e 8 sono soppressi».

Conseguentemente, nell'articolo 11 della legge 29 luglio 2010, n. 120 sono sopresse:

a) al comma 2 la lettera a);

b) al comma 5 le parole «, 100, comma 3-bis,»;

c) al comma 6 le parole «, 100, comma 3-bis,» e «, 2, lettera a),».

7.38

ANASTASI, COLTORTI

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

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".».

7.39

L'ABBATE, COLTORTI

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

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole: "ad una motrice," sono inserite le seguenti: "e qualsiasi altra tipologia di appendice".».

7.40

ROMEO, CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

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

« d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," sono aggiunte le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".».

7.41

MALLEGGNI, GALLONE, TIRABOSCHI, VONO

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

«d-bis) all'articolo 100, comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".».

7.42

CAUSIN

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

«d-bis) all'articolo 100 comma 4, dopo le parole "ad una motrice," aggiungere le seguenti "e qualsiasi altra tipologia di appendice".».

7.43

CAMPARI, CORTI, PERGREFFI, RIPAMONTI, RUFA

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

«d-bis). All' articolo 103 del codice della strada decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-bis. Gli obblighi di cui al secondo periodo del comma precedente non si applicano ai veicoli ultratrentennali o ai veicoli storici iscritti ai registri di cui all'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285."».

7.44

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

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."».

7.45

VONO, GALLONE

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

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2, 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264".».

7.46

VONO

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

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis Le operazioni dei commi 1, 2 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264;

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264".».

7.47

RUSPANDINI, TOTARO

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

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2, 2-bis e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni del primo periodo del presente comma da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."».

7.48

DI GIROLAMO, VANIN

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

«d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, è inserito il seguente:

"5-bis. Le operazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al periodo precedente da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, è inserito il seguente:

"6-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al periodo precedente da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."».

7.49

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

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

« d-bis) all'articolo 110, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

"5-bis. Le operazioni dei commi 1, 2 e 3 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

d-ter) all'articolo 114, dopo il comma 6, aggiungere il seguente comma:

"6-bis. Le operazioni dei commi 2, 3 e 5 sono svolte anche presso i soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. Con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite le modalità di svolgimento delle operazioni di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264."».

7.50

PEROSINO

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

«d-bis) all'articolo 115, comma 2, lettera b) la parola "sessantotto" è sostituita dalla parola "settantacinque"».

7.51

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

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

«e-bis): "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

COLTORTI

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

7.53

DI GIROLAMO, VANIN

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g), inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122:

1) al comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

2) dopo il comma 5-bis, è inserito il seguente: "5-ter. L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane, nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis".»;

b) al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso «8-ter», sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata, o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata.»;

c) dopo il comma 2, inserire il seguente: «2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera g-bis), del presente articolo. Con il medesimo decreto è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-quater).».

7.54

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis è aggiunto il seguente comma: "5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: ", ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";

b) ;dopo il comma 2 inserire il seguente: "2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è modificato in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 122, comma 5-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante 'Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B' , ed è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del medesimo decreto legislativo come modificate dalla lettera g-quater del presente articolo".».

7.55

MARGIOTTA

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

« 0a) all'articolo 6, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

1-bis. Al fine di assicurare il miglioramento della qualità dell'aria, il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, nei casi in cui è necessario limitare le emissioni derivanti dai veicoli per i livelli di concentrazione delle sostanze inquinanti o proteggere siti tutelati o sensibili, su istanza degli entri preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, e

valutati gli effetti sulla circolazione e sulla sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone, può istituire zone a traffico limitato in ambito extraurbano, anche a carattere permanente. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-is, lettera g).

1-ter. Il Prefetto o i Prefetti territorialmente competenti, per le medesime finalità di cui al comma 1-bis, su istanza degli entri preposti alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e del territorio, sentiti gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, può imporre riduzioni di velocità, anche a carattere permanente, su particolari tratti stradali adiacenti ai centri abitati. Il controllo della velocità in tali tratti può essere effettuato mediante i sistemi di controllo automatico degli accessi, di cui all'articolo 201, comma 1-is, lettera f.)».

7.56

EVANGELISTA

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";».

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del pre-

detto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*".».

7.57

VONO

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-*bis* aggiungere il seguente comma:

"5-*ter*) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*".».

7.58

BERUTTI

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma 5-bis aggiungere il seguente comma:

"5-ter) L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-bis";»

b) dopo il comma 2 inserire il seguente:

"2-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera g-bis; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera g-quater".».

7.59

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Apportare le seguenti modificazioni:

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

«g-bis) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma *5-bis* aggiungere il seguente comma:

"*5-ter)* L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.";

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma *5-bis*";»

b) Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«*2-bis.* Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5 bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*.».

7.60

RUSPANDINI, TOTARO

Apportare le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo la lettera g) inserire le seguenti:

«*g-bis)* all'articolo 122, comma *5-bis*, dopo le parole: «di visione notturna» sono inserite le seguenti:

», anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,»;

g-ter) all'articolo 122, dopo il comma *5-bis* aggiungere il seguente comma:

«*5-ter)* L'aspirante al conseguimento delle patenti di guida di categoria AM, A1, A2 e A deve effettuare esercitazioni in autostrada, ove consentito, o su strade extraurbane nonché in ambito urbano, presso una auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato. Con decreto del Ministro delle

infrastrutture e della mobilità sostenibili sono stabilite la disciplina e le modalità di svolgimento delle esercitazioni di cui al presente comma.»;

g-quater) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: «possono essere complessivamente ridotte» sono inserite le seguenti: «ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*»;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente: «2-*bis*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante «Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B» è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla lettera *g-bis*; è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7, del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dalla lettera *g-quater*».».

7.61

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, dopo la lettera g) aggiungere le seguenti:*

«*g-bis*) all'articolo 122, comma 5-*bis*, dopo le parole: "di visione notturna" sono inserite le seguenti: ", anche con veicolo ad alimentazione elettrica o ibrida con cambio automatico,";

g-ter) all'articolo 123, comma 7, dopo le parole: "possono essere complessivamente ridotte" sono inserite le seguenti: "ivi compreso il veicolo di categoria B con alimentazione elettrica o ibrida, con cambio automatico di cui all'articolo 122, comma 5-*bis*";»

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

"2-*bis*". Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2012, recante "Disciplina delle esercitazioni di guida in autostrade, su strade extraurbane ed in condizioni di visione notturna, del minore autorizzato e dell'aspirante al conseguimento della patente di categoria B" è modificato in coerenza con le disposizioni all'articolo 122, comma 5-*bis*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1, lettera *g-bis*); è altresì stabilita la data a decorrere dalla quale sono applicabili le disposizioni dell'articolo 123, comma 7,

del predetto decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificate dal comma 1, lettera g-ter).».

7.62

MARGIOTTA

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

« g-bis) all'articolo 123 il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Le persone fisiche o giuridiche, le società, gli enti possono presentare l'apposita dichiarazione di inizio attività. Il titolare o il legale rappresentante deve essere in possesso di entrambe le abilitazioni da insegnante e istruttore con un'esperienza quinquennale, avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente; nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola sede, e deve avere in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore idoneo personale didattico con funzioni di insegnante-istruttore anche non in capo ad un'unica persona, requisiti richiesti dal comma 5, ad eccezione della capacità finanziaria."».

7.63

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

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."».

7.64

MARGIOTTA

Al comma 1, dopo la lettera g), inserire 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."».

7.65

VONO

Al comma 1, dopo la lettera g) inserire 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"».

7.66

BERUTTI

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."».

7.67

RUSPANDINI, TOTARO

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

«g-bis) all'art. 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

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

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

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

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.».

7.70

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata».

7.71

BERUTTI

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata».

7.72

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera h), numero 2), capoverso 8-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente:

«Se, il giorno della prova, il conducente che deve sottoporsi all'esperimento di guida è assente ingiustificato, o siano trascorsi oltre sei mesi da assenza giustificata o nel caso di esito negativo dell'esperimento, la patente è revocata».

7.73

EVANGELISTA

Al comma 1, lettera h), punto 2), capoverso «8-ter», la parola «revocata» è sostituita dalla seguente: «sospesa».

7.74

PAVANELLI, FEDE, VANIN

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

«h-bis) all'articolo 138, comma 11, dopo le parole: "Croce rossa," sono inserite le seguenti: "delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV, Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia e Misericordia e Solidarietà, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,"».

7.75

VONO, GALLONE

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

«h-bis) all'articolo 138, al comma 11, dopo le parole: » della Croce rossa», sono inserite le seguenti: «, delle organizzazioni di volontariato aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,".».

7.76

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

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

«h-bis) All'articolo 138, comma 11, dopo le parole "italiana," sono aggiunte le seguenti: "delle associazioni aderenti alle Reti associative Nazionali ANPAS ODV e Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore, ai sensi dell'articolo 41, comma 2 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117,".».

7.77

COMINCINI

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

«h-bis) all'articolo 148:

1) dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo";

2) al comma 16 dopo le parole: "dai commi 9, 10, 11, 12 e 13" sono inserite le seguenti: "ovvero non rispetti la distanza minima di cui al comma 3-bis".».

7.78

VONO, GALLONE

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

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite con le seguenti: "quindici minuti"».

7.79

ANASTASI, GIROTTO

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

«h-bis) all'articolo 158, comma 1, lettera h-ter), le parole: "un'ora" sono sostituite dalle seguenti: "trenta minuti";».

7.80

ASTORRE

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

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

1) 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.».

2) 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.».

3) 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.».

4) 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.».

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

6) 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.».

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

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

9) 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.».

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

11) 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.».

h-ter) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: «7. Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*.»;

h-quater) all'articolo 176, al comma 9, inserire, in fine, il seguente periodo: «Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata.»».

7.81

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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.».

7.82

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«*h-bis*) all'articolo 169, il comma 7 è sostituito dal seguente: "Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, e/o una massa complessiva superiore a quella indicata nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 a euro 694. Costituiscono fonte di prova per la verifica della massa gli strumenti di cui all'articolo 167 e di cui all'articolo 363 del Regolamento. Per la determinazione del valore della massa rilevata, si applica quanto disposto dall'articolo 167, comma 1-*bis*."».

7.83

FARAONE, EVANGELISTA

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera h) aggiungere la seguente: «*h-bis*) all'articolo 171, comma 1, dopo le parole ai conducenti e agli eventuali passeggeri

di ciclomotori e motoveicoli" sono aggiunte le seguenti: "nonché dei velocipedi di cui all'articolo 50";»

b) dopo la lettera i), aggiungere la seguente: «i-bis) all'articolo 193, comma 1, dopo le parole "compreso i filoveicoli e i rimorchi," sono aggiunte le seguenti: "nonché i velocipedi di cui all'articolo 50";».

7.84

DI GIROLAMO, VANIN

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

«h-bis) all'articolo 173, comma 3-bis, le parole: ", qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio" sono soppresse;».

7.85

DI GIROLAMO, VANIN

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

«h-bis) all'articolo 175:

1) al comma 2, lettera a), le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico";

2) dopo il comma 2, è inserito il seguente: "2-bis. La circolazione dei motocicli con cilindrata pari o superiore a 120 centimetri cubici se a motore termico di cui al comma 2, lettera a), e inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, è consentita ai soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1.";».

7.86

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

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

«h-bis) All'articolo 175, comma 2, lettera a):

1) Le parole: "150 centimetri cubici se a motore termico" sono sostituite dalle seguenti: "120 centimetri cubici se a motore termico".

2) Sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "La circolazione è comunque consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1".».

7.87

CROATTI

Dopo la lettera h), inserire la seguente:

«*h-bis*) all'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola: "rimorchi" sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243";».

7.88

FARAONE, EVANGELISTA

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

«*h-bis*. All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con modello DGM 243".».

7.89

BERUTTI

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

«*h-bis*) All'articolo 175, comma 7, lettera a), dopo la parola "rimorchi" è aggiunta la seguente frase "ad eccezione dei veicoli autorizzati con DGM 243".».

7.90

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«*h-bis*) all'articolo 176, comma 9, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui al comma 14 dell'articolo 148, qualunque sia il numero di corsie per carreg-

giata e salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli per cui vale il divieto di impegnare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata.».

7.91

MAGORNO, EVANGELISTA

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

«*h-bis*) dopo l'articolo 186-*bis*, è inserito il seguente: "Art. 186-*ter* - (*Guida per conducenti di età inferiore a ventuno anni e per i neo-patentati con più di un passeggero in orari notturni*) – 1. Ai conducenti di età inferiore a ventuno anni e ai conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B è vietato guidare con più di un passeggero dalle ore 00:00 fino alle ore 05:00.

2. I conducenti che incorrano nella violazione del comma precedente sono puniti, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio.

3. Se il conducente provoca altresì un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito.

4. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica.

5. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui al comma 2 si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

6. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore.

7. Una quota pari al trenta per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito con modificazioni dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.

8. Si applicano le disposizioni di cui al comma 9-*bis* del dell'articolo 186"».

7.92

PAVANELLI, VANIN

Al comma 1, lettera i), aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Le macchine per uso di persone con disabilità per uso esterno di cui al precedente periodo devono essere equipaggiate con:

- a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione;*
- b) giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità con le caratteristiche tecniche di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 30 dicembre 2003.».*

7.93

ASTORRE

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

« i-bis) All'articolo 198 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tuttavia, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria."

2) dopo l'articolo 198, inserire il seguente: "198-bis. (Illeciti amministrativi e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del pre-

fetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."»

i-ter) All'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) il comma 1-*bis*) è sostituito dal seguente: "1-*bis*. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'articolo 146, commi 2 e 3;

c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché' il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-*bis* e 13-*bis*, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rileva-

mento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

2) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-*bis* nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

3) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

4) il comma 1-*quinquies*) è sostituito dal seguente: "1-*quinquies*. In deroga alle disposizioni del comma 1 *quater*, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

5) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti:

"2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 *bis*, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 *quater* e la violazione relativa può essere contestata 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. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-quater. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

6) dopo il comma *5-bis* è inserito il seguente: "*5-ter.* Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e

agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."»

i-quater) 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."»

i-quinquies) All'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma 3 bis."»

i-sexies) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e *2-bis*. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."».

7.94

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«*i-bis*) all'articolo 198, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada su cui insiste una stessa limitazione o divieto attraverso dispositivi di controllo remoto delle violazioni di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario. Tutta-

via, quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata, si applica una sanzione per ciascuna fascia oraria.».

b) dopo l'articolo 198, inserire il seguente:

"198-*bis*. (Illeciti amministrativi e relative sanzioni). 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, 5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto dell'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Tuttavia, salvo che ciò non sia vietato da altre disposizioni e nel rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione, l'organo di polizia che ha accertato la violazione che ha determinato il venir meno della condizione di cui al comma 1 può autorizzare il trasgressore, per la via più breve e nel più breve tempo possibile, a completare il viaggio o a raggiungere il luogo di destinazione.

3. Nel caso di accertamento di violazioni di cui al comma 1 senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, la condizione di cui al comma 1 viene meno dalla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201. In tali ipotesi, tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla notifica della violazione stessa e non ancora notificate, sono assorbite da quella notificata.

4. Nei casi di cui al comma 3, quando, prima della notifica delle violazioni accertate senza contestazione immediata, la condotta oggetto delle stesse violazioni è contestata immediatamente, la condizione di cui al comma 1 viene meno per effetto della contestazione immediata e tutte le violazioni aventi per oggetto la medesima condotta, accertate nei 90 giorni antecedenti alla contestazione non ancora notificate, sono assorbite da quella contestata al trasgressore.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui ai commi precedenti, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, accertate senza contestazione immediata, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza e salvo che per esse non sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al periodo precedente può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati.

Questi ultimi, nelle more dell'emissione del provvedimento di cui al periodo successivo, interrompono tutte le procedure connesse alla violazione accertata. Il prefetto, entro 60 giorni, con proprio provvedimento, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che sarà eseguito a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici».

7.95

DI GIROLAMO, VANIN

Al comma 1, dopo la lettera i), aggiungere, in fine, la seguente:

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

"Art. 198-bis.

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi costituiscono un'unica violazione anche

se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2,3,4,5 e 6. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, 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.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 3, si proceda alla contestazione immediata di violazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 3, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta

notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."».

7.96

D'ARIENZO

Al comma 1, dopo la lettera i), è aggiunta la seguente:

« *i-bis*) dopo l'articolo 198, è inserito il seguente:

"Art. 198-*bis*.

(Disposizioni in materia di illeciti di natura permanente e relative sanzioni)

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice, gli illeciti amministrativi che riguardano la circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti per la generica circolazione su strada costituiscono un'unica violazione anche se reiterata nel tempo. Restano ferme le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4. Nel caso in cui la condizione di cui al primo periodo venga meno, la condotta oggetto di violazione costituisce un nuovo illecito e ad essa può essere applicata un'altra sanzione.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente all'accertamento della violazione a seguito di contestazione immediata. Nel caso di cui al primo periodo, 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.

3. Fuori dai casi di cui al comma 2, la disposizione di cui al comma 1 non si applica agli illeciti commessi successivamente alla notifica della violazione ai sensi dell'articolo 201.

4. Nei casi in cui, anteriormente alla notifica delle violazioni accertate ai sensi del comma 1, si proceda alla contestazione immediata di vio-

lazioni relative al medesimo illecito, le violazioni accertate nei novanta giorni antecedenti alla contestazione immediata e non ancora notificate, sono assorbite nella condotta oggetto di contestazione immediata.

5. In deroga all'articolo 198, nei casi di cui al comma 1, chiunque commette più violazioni della stessa disposizione, è ammesso al pagamento in misura ridotta di cui all'articolo 202, se consentito, per un importo pari al quadruplo della sanzione prevista, se più favorevole e delle relative spese di accertamento e notificazione. Le disposizioni del periodo precedente si applicano a tutte le violazioni accertate prima della data di notifica di una di esse, limitatamente a quelle per le quali l'interessato abbia fatto istanza escluse quelle per le quali sia già avvenuto il pagamento in misura ridotta. L'istanza di cui al secondo periodo può essere presentata entro sessanta giorni al prefetto del luogo in cui è stata commessa la violazione che gli è stata notificata per prima, con le modalità di cui all'articolo 203, dandone, altresì, comunicazione a tutti gli altri organi di polizia stradale interessati. La comunicazione effettuata ai sensi del terzo periodo sospende le procedure connesse a tutte violazioni accertate. Il prefetto, entro sessanta giorni, ammette al pagamento nella misura indicata nel primo periodo per la prima violazione che gli è stata notificata e dispone l'archiviazione delle altre violazioni indicate nell'istanza dell'interessato, fatte salve le spese di notificazione che dovranno essere, comunque, corrisposte a favore di ogni singolo organo accertatore. Il pagamento deve essere eseguito a favore dell'amministrazione cui appartiene l'organo che ha accertato la violazione per la quale l'interessato ha presentato l'istanza, con le modalità di pagamento indicate nel verbale di contestazione. Le spese di notificazione relative ai verbali di contestazione per le quali il prefetto ha disposto l'archiviazione, dovranno essere corrisposte con le modalità originariamente indicate negli stessi verbali. I pagamenti dovranno essere corrisposti entro sessanta giorni dalla notificazione del provvedimento del prefetto, che è eseguita a cura dell'organo che ha accertato la prima violazione, con le modalità di cui all'articolo 201. Dell'avvenuta notificazione del provvedimento del prefetto dovrà essere data comunicazione a tutti gli organi di polizia stradale interessati. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 203, comma 3. Avverso il provvedimento del prefetto è ammessa opposizione davanti all'autorità giudiziaria ai sensi dell'articolo 205.

6. Nel caso di accertamento automatico delle violazioni di cui al comma 1 che comportano il fermo o il sequestro del veicolo o che comunque non consentono la continuazione del viaggio, se non a seguito del soddisfacimento dei requisiti tecnici e amministrativi necessari per circolazione su strada, in assenza di contestazione immediata, la violazione deve essere notificata al trasgressore senza ritardo anche ricorrendo a sistemi telematici."».

7.97

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«i-bis) all'articolo 201, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1-bis è sostituito dal seguente: "1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;

b) accertamento delle violazioni delle segnalazioni semaforiche di cui all'art. 146, commi 2 e 3;

c) accertamento della violazione del divieto di sorpasso di cui all'articolo 148;

d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;

e) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni;

f) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché' il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;

g) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 143, commi 11 e 12, 167, 170, 171, e 173 per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate; per l'accertamento delle violazioni di cui all'art. 173 possono essere utilizzati anche dispositivi che, nel rispetto della riservatezza dei passeggeri, consentano di accertare l'illecito utilizzo dei dispositivi da parte del conducente;

h) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 6, commi 1 e 4 lett. b), 7, commi 11-bis e 13-bis, 10, 62, 72, 78, 79, 80, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'interno. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché l'accesso alle banche dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione foto-

grafica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada".

b) il comma 1-*ter*) è sostituito dal seguente: "1-*ter*. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1- bis nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. Nei casi previsti dalle lettere b), c), e), f) g) e h) del comma 1-*bis* non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1."

c) il comma 1-*quater*) è sostituito dal seguente: "1-*quater*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate."

d) il comma 1-*quinquies*) è sostituito dal seguente: "1-*quinquies*. In deroga alle disposizioni del comma 1 quater, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere utilizzate anche per l'accertamento di altre violazioni, tra quelle indicate al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi non sono specificamente approvati od omologati, quando le violazioni, commesse con la medesima azione od omissione, possono essere accertate dalla semplice visione dell'immagine stessa."

e) dopo il comma 2-*bis* sono inseriti i seguenti: "2-*ter*. Nei casi previsti dal comma 1 bis, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2 quater e la violazione relativa può essere contestata 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. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di cui all'articolo 12 per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Mi-

nistero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno."

f) dopo il comma 5-bis è inserito il seguente: "5-ter. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è consentito l'accertamento di tutte le violazioni previste dal presente Codice attraverso la visione delle immagini degli impianti di videosorveglianza che sono installati sulle strade stesse. L'accertamento deve essere compiuto in modo diretto, nel momento in cui viene ripreso dagli impianti di videosorveglianza e deve prevedere l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data ed orario certificato e firma digitale dell'operatore che ha effettuato l'accertamento in modo contestuale. L'orario di effettivo funzionamento in presenza dell'operatore addetto al controllo deve essere registrato e certificato come conforme al tempo coordinato universale (UTC). Le violazioni dell'articolo 176 possono essere accertate anche dai soggetti indicati dal comma 11 dell'articolo 176 stesso, previa idonea qualificazione. Ai dispositivi di videosorveglianza previste dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. Per le violazioni accertate nel modo previsto dal presente comma la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'Interno, acquisito il parere del Garante della Privacy, sono determinate le modalità, utilizzazione dei dispositivi, di acquisizione e di conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale che possono procedere alla contestazione della violazione. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede come indicato nel presente comma e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1."».

7.98

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«*i-bis*) 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."».

7.99

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«*i-bis*) all'articolo 204, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero si applicano le disposizioni dell'articolo 203, comma *3-bis*."».

7.100

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

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

«*i-bis*) all'articolo 207, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "*3-bis*. Nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga in assenza del trasgressore, del proprietario del veicolo o di uno degli obbligati in solido di cui all'articolo 196, il veicolo con il quale è stata commessa la violazione è in ogni caso rimosso o sottoposto a blocco. Si applicano le disposizioni dell'articolo 215, in quanto compatibili. I veicoli rimossi o bloccati sono restituiti all'avente diritto al momento del pagamento della sanzione o del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e *2-bis*. In mancanza, si applicano le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 215."».

7.101

VONO

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

«i-bis) all'articolo 208, dopo il comma 5-bis è inserito il seguente:

» 5-ter. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie elevate ai sensi dell'articolo 23 e dell'articolo 1, comma 821, lettera h), della legge 27 dicembre 2019, n.160, effettivamente riscossi, di spettanza degli enti locali o comunque degli enti proprietari della strada, sono destinati ad alimentare un fondo, da costituire presso ciascuna amministrazione proprietaria di strade, finalizzato all'intensificazione della lotta all'abusivismo pubblicitario".».

7.102

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

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

«i-bis) all'articolo 216:

a) al comma 1 i primi due periodi sono sostituiti dal seguente: «Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e del certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole o di autorizzazioni o licenze nei casi in cui sono previste, ovvero della targa, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al competente ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile; la competenza territoriale di detti uffici è determinata con riferimento al luogo della commessa violazione.»;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente: «3-bis: «Nell'ipotesi di guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità l'agente accertatore provvede a ritirare la patente, il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB o la carta di qualificazione del conducente rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato, ai fini della distruzione e di ciò fa menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il prefetto competente dà notizia dei procedimenti e dei provvedimenti adottati sulla patente al prefetto del luogo di residenza del trasgressore.»;

c) al comma 6, dopo le parole: «gli sia stata ritirata» sono sostituite dalle seguenti: «o altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, gli siano state ritirate ai sensi del comma 3-bis,".».

7.103

BARBONI, GALLONE

Dopo il comma 1, inserire i seguenti:

«1-bis. In deroga all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la durata di cui al comma 2, al fine di sopperire alla carenza di organico del personale esaminatore degli uffici della Motorizzazione civile e di smaltire le liste di attesa per il conseguimento della patente di guida, gli uffici della Motorizzazione civile si avvalgono degli esaminatori ausiliari iscritti nell'albo di cui al comma 1-ter.

1-ter. È istituito, per la durata di 5 anni, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'albo nazionale degli esaminatori ausiliari a cui possono iscriversi gli istruttori di guida in possesso di abilitazione da almeno 20 anni.

1-quater. L'utilizzo degli istruttori iscritti all'Albo per lo svolgimento degli esami è consentito esclusivamente fuori dalla provincia di residenza, da quella in cui gli stessi svolgono la propria attività e dalle province confinanti.

1-quinquies. All'attuazione delle disposizioni di cui ai commi da 1-bis a 1-quater, si provvede nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

7.104

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-bis. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-septies sono inseriti i seguenti:

75-octies. La delibera della Giunta comunale di cui al comma 75-septies contiene l'indicazione dei luoghi destinati alla creazione di appositi stalli nei quali è consentita la presa in carico e la sosta dei veicoli. La strutturazione degli stalli e delle relative dotazioni è a carico della società che presta il servizio di noleggio.

75-novies. Non è consentito posizionare gli stalli di cui al comma 75-octies sui marciapiedi, nelle aree pedonali e in prossimità di scuole od ospedali, ove sia messa a rischio l'incolumità di altri utenti della strada, prestando particolare attenzione alla salvaguardia dell'utenza debole della strada come definita ai sensi dell'articolo 3 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285".

1-ter. La società prestatrice del servizio di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019 ha

l'obbligo di richiedere una somma pecuniaria a titolo di deposito cauzionale per il noleggio dei monopattini elettrici, come definiti dal medesimo decreto e dall'articolo 1, comma 75, della legge 27 dicembre 2019, n.160. La somma e' integralmente restituita solo nel caso in cui il mezzo, una volta concluso l'utilizzo, sia rilasciato in uno degli appositi stalli situati nei luoghi indicati nella delibera della Giunta comunale di cui all'articolo 1, comma 75-*octies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come introdotto dall'articolo 1 della presente legge, in caso contrario, tale somma e' trattenuta e ripartita ugualmente tra la societa' stessa e il comune. Chiunque, avvalendosi del servizio di noleggio, non provvede al rilascio del mezzo negli appositi stalli, in aggiunta alla trattenuta della cauzione, e' soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa compresa tra euro 41 ed euro 168. In presenza di tale violazione, la societa' che presta il servizio di noleggio ha l'obbligo di informare tempestivamente la polizia municipale e di fornire le informazioni necessarie, relative all'identita' dell'utilizzatore e alla posizione in cui il mezzo e' stato abbandonato, affinche' si proceda a comminare la sanzione.».

7.105

PERGREFFI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) Al comma 75-*novies*, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.»

a) Al comma 75-*undevicies*, al primo periodo, le parole: "da euro 100 a euro 400" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 250 a euro 600";

b) Al comma 75-*duodecies*, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: "Ciascun monopattino a propulsione prevalentemente elettrica può essere condotto esclusivamente da un solo utilizzatore."

c) Al comma 75-*duodecives*, le parole "da euro 50 a euro 250" sono sostituite dalle seguenti: "da euro 200 a euro 500";

d) Al comma 75-*vicies*, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel caso di circolazione sui marciapiedi.":

e) Sostituire il comma 75-*vicies ter*, con i seguenti:

"75-*vicies ter*. I proprietari dei monopattini hanno l'obbligo di richiedere apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dalle imprese e società di consulenza per la circolazione

dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che ne curano altresì la vendita fissandone il prezzo in regime di libero mercato. La stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, è svolta secondo i criteri e le modalità stabilite dal Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentito il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi di ordine pubblico. I contrassegni identificativi prodotti dalle imprese e società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto non possono recare il marchio ufficiale della Repubblica italiana. A chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. L'impresa o la società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che viola le disposizioni previste dal presente comma è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.886 a euro 7.546. Si applicano altresì le sanzioni amministrative della diffida, della sospensione e della revoca dell'autorizzazione previste dall'articolo 9 della medesima legge n. 264 del 1991. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuati i requisiti che le imprese e le società di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporti, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, devono possedere per la stampa e la vendita dei contrassegni.

75-vicies quater. I conducenti hanno l'obbligo di utilizzare gli appositi spazi di sosta individuati con apposita ordinanza ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e, soltanto nel caso di mancata individuazione o di indisponibilità di detti spazi, è consentita la sosta negli stalli riservati alla sosta di motocicli e velocipedi, a condizione che ciò non costituisca intralcio al flusso pedonale e fermo restando il divieto di sosta sui marciapiedi, nelle aree pedonali e negli stalli riservati alle autovetture. Chiunque violi le disposizioni di cui al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168. Nel caso di presenza del trasgressore al momento dell'accertamento della violazione, questa è immediatamente contestata dall'organo accertatore a norma dell'articolo 200 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nel caso di assenza del trasgressore, l'organo accertatore dispone la rimozione del mezzo ed il suo trasporto in luogo apposito e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 215 del medesimo decreto legislativo. Ai fini della restituzione del mezzo, grava sul proprietario o sul soggetto trasgressore l'onere di provare con ogni mezzo a disposizione la legittima proprietà del monopattino oggetto di rimozione.

75- *vicies quinquies*. A decorrere dal 1° gennaio 2022, l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile di cui all'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è esteso ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75. Ai medesimi mezzi si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni di cui al citato articolo 193."».

7.106

PERGREFFI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 1, comma 75-novies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse.».

7.107

VONO

Dopo il comma 1 inserire i seguenti:

«1-bis. Al fine di semplificare e razionalizzazione il rilascio dei titoli autorizzativi in materia di pubblicità, ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il preventivo nullaosta tecnico di cui al comma 4 e di cui al comma 5 del medesimo articolo, richiesto agli enti proprietari della strada, dovrà essere emesso con esclusivo riferimento alle proprie competenze.

1-ter. L'amministrazione comunale è tenuta a verificare il rispetto di tutte le norme vigenti, mentre l'ente proprietario, dovrà esprimere il nulla osta con esclusivo riferimento alla compatibilità dell'installazione con le esigenze di tutela che lo stesso è chiamato a salvaguardare. Decorsi 90 giorni dalla presentazione della richiesta di nullaosta tecnico lo stesso si intende assentito.

1-quater. L'obbligo contenuto nell'articolo 53 comma 8 del Regolamento di cui al DPR 16 dicembre 1992, n. 495, di autorizzazione del bozzetto del messaggio da esporre, non si applica con esclusivo riferimento a concessionarie aderenti a istituti di autoregolamentazione pubblicitaria.».

7.108

PAVANELLI, VANIN

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato il Piano nazionale per l'individuazione degli interventi infrastrutturali in ambito comunale e provinciale necessari all'abbattimento delle barriere architettoniche presenti su marciapiedi, percorsi ciclabili, itinerari ciclopedonali, piste ciclabili, corsie ciclabili e strade urbane ciclabili.».

7.109

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Al comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

- a) *sostituire la parola: «Ministero» con la seguente: «Ministro»;*
 - b) *dopo le parole: «modalità di annotazione sul documento unico» inserire le seguenti: «rilasciato per i veicoli di nuova immatricolazione»;*
 - c) *sopprimere le parole: «, nonché di aggiornamento del documento unico già rilasciato».*
-

7.110

CAUSIN

Al comma 2, aggiungere il seguente:

«2-bis) I monopattini, al di là della classificazione ai fini del Nuovo codice della strada recato dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, devono essere muniti, per le proprie peculiari caratteristiche di uso e circolazione, di un contrassegno identificativo alfanumerico prodotto e rilasciato, senza oneri per lo Stato, presso le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, qualificate come "Centri Servizio Motorizzazione" al proprietario, all'usufruttuario, al locatario con facoltà di compera o all'acquirente con patto di riservato dominio le cui generalità, in abbinamento con il modello, numero seriale e il predetto contrassegno, sono registrate nell'archivio nazionale dei veicoli (A.N.V.) di cui all'articolo 226, comma 5, del menzionato decreto legislativo 285 del 1992. Le caratteristiche, la collocazione, la gestione e i profili amministrativi del contrassegno sono disciplinati con uno

o più decreti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che inoltre, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, determina l'importo dei diritti di motorizzazione, rivedibile con periodicità quinquennale, spettanti all'erario per la registrazione nell'A.N.V. stesso.».

7.111

D'ALFONSO

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, in deroga all'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, i soggetti assunti a tempo determinato dalle amministrazioni centrali nell'ambito del concorso pubblico bandito ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113, sempre che abbiano prestato servizio fino alla scadenza del rapporto di lavoro, acquisiscono il diritto all'assunzione a tempo indeterminato presso le rispettive amministrazioni di appartenenza, con decorrenza giuridica ed economica dal giorno successivo alla scadenza, in coerenza con i relativi piani triennali dei fabbisogni di personale..

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.112

D'ALFONSO

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«2-bis. Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, in con-

tratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma *2-bis*, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.113

D'ALFONSO

Dopo il comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti:

«*2-bis.* Al fine di garantire la continuità delle attività di coordinamento istituzionale, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo degli interventi previsti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e di non pregiudicare la funzionalità delle strutture amministrative interessate, i contratti di lavoro a tempo determinato stipulati dalle amministrazioni centrali all'esito della procedura di reclutamento di cui all'articolo 7, comma 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2021, n. 113 si trasformano, alla scadenza del relativo rapporto, in contratti di lavoro a tempo indeterminato, in coerenza con il piano triennale dei fabbisogni di personale di ciascuna amministrazione.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma *2-bis*, pari ad euro 36.500.000 annui a decorrere dall'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.114

DURNWALDER, STEGER

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«*2-bis.* Ai trasporti effettuati impiegando veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera p), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, non si applicano, sul territorio nazionale, le disposizioni degli articoli da 5 a 9 dello stesso regolamento.».

7.115

PUGLIA, DI GIROLAMO

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. Al fine di ridurre gli oneri burocratici a carico dell'utenza e di incrementare la sicurezza della circolazione stradale, favorendo l'installazione dei meccanismi elettronici che registrano le attività dei veicoli, denominati "scatola nera" o equivalenti, al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 132-ter, comma 1, lettera b), le parole "e portabili" sono soppresse;

b) all'articolo 145-bis:

1) al comma 2, le parole: "l'interoperabilità e la portabilità dei" sono sostituite dalle seguenti: "I";

2) il comma 3 è abrogato.».

7.116

DI GIROLAMO, VANIN

Dopo il comma 3, inserire i seguenti:

«3-bis. Al comma 8 dell'articolo 5 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 10, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.

3-ter. All'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Il titolare del centro di raccolta può altresì procedere alla cancellazione dal PRA del veicolo fuori uso secondo le modalità stabilite con il decreto del Presidente della Repubblica di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, trattenendo il certificato di proprietà, la carta di circolazione e le targhe e provvedendo alla loro distruzione nel corso del terzo mese successivo a quello di emissione della ricevuta di avvenuta cancellazione.";

b) al comma 8, le parole: "sull'apposito registro di entrata e di uscita dei veicoli da tenersi secondo le norme del regolamento di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" sono sostituite dalle seguenti:

"nel registro unico telematico dei veicoli fuori uso di cui all'articolo 5, comma 10, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209."».

7.117

MANCA

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al fine di garantire la realizzazione degli investimenti necessari l'adeguamento e la messa in sicurezza delle tribune e delle aree riservate al pubblico dell'Autodromo "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, in attuazione dei nuovi standard minimi previsti dalla Federazione internazionale automobilistica (FIA) per lo svolgimento delle gare nei circuiti di Formula 1, sono stanziati, in favore del Comune di Imola, 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.

3-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 3-bis, pari a 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

7.118

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 4 sostituire il primo periodo con il seguente:

«Al fine di contenere gli oneri finanziari a carico dell'utenza, dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022 è sospeso l'incremento delle tariffe di pedaggio delle autostrade.».

7.119

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4, inserire i seguenti commi:

« 4-bis. Al fine di ridurre i disagi derivanti dalla progressiva riduzione dei servizi nelle zone di residenza e contrastare il fenomeno dello spopolamento nelle aree interne delle regioni Lazio e Abruzzo, a decorrere dal 1° gennaio 2023 sono esentati dal pagamento della quota di pedaggio, spettante a vario titolo alla parte pubblica, i cittadini residenti nei Comuni siti lungo le autostrade A24 e A25, in possesso di dispositivo di telepedag-

gio, che percorrono regolarmente un tragitto predefinito su tale tratto per documentati motivi di lavoro, di salute o di studio.

4-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma *4-bis*, anche con riferimento all'esatta individuazione dei soggetti beneficiari.

4-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma *4-bis*, valutati nel limite massimo pari a 40 milioni di euro annui a decorrere dal 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 12, comma 1, del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, convertito, con modificazioni dalla legge 28 marzo 2019, n. 26.».

7.120

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Aggiungere in fine il seguente comma:

«*4-bis.* Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili pubblica uno studio che valuti in termini di efficacia, efficienza ed economicità l'adozione di politiche pubbliche di incentivazione di veicoli a propulsione elettrica, in relazione alle altre tecnologie disponibili, al fine di valutare i costi e i benefici della transizione ecologica per le diverse categorie del settore dei trasporti. Agli adempimenti previsti al comma 1, il Ministero provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.».

7.121

ASTORRE, MARGIOTTA

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«*4-bis.* 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.

4-ter. 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

MARGIOTTA

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 mede-

simo 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.».

7.123

DI GIROLAMO, COLTORTI

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, i seguenti:

«*4-bis.* In considerazione dell'apertura contemporanea di nuovi cantieri, tenuto conto del relativo impatto sulla mobilità, delle possibili deviazioni dei percorsi e dell'incremento del traffico, nonché al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina utilizzati come carburante, le imprese di autotrasporto possono utilizzare il beneficio del recupero delle accise dal 1° luglio 2022 fino al 30 settembre 2022.

4-ter. Per le medesime finalità di cui al comma *4-bis*, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di aggiornamento dei valori medi relativi alla percentuale di incidenza del costo del carburante sul corrispettivo dei servizi di trasporto, le modalità di verifica e monitoraggio delle procedure di concessione del beneficio e dei valori del costo del carburante nel periodo dell'esecuzione dei servizi nonché l'introduzione di un regime sanzionatorio basato su controlli a campione e nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio del beneficio.».

7.124

EVANGELISTA

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, aggiungere, infine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici"».

7.125

LUPU

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di superare la carenza di personale del ruolo degli ispettori dei centri di revisione auto e moto e migliorare la sicurezza stradale, all'articolo 240 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", il comma 2 è abrogato.».

7.126

EVANGELISTA

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi.».

7.127

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

«4-bis. I termini di cui ai commi 1, 2 e 4 dell'articolo 20 del decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 15 novembre 2021 n. 446 sono prorogati di 24 mesi».

7.128

MANCA

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. Al fine di proseguire negli occorrenti lavori preordinati al ripristino della viabilità, l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 40-bis, comma 1, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge del 16 novembre 2018 n. 130 è integrata per l'importo di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024. All'onere derivante dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1 comma 200 della legge 23 dicembre 2014 n. 190.».

7.129

GALLONE

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini della messa in sicurezza degli svincoli di accesso a strade statali nei Comuni totalmente montani, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili è istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per l'anno 2022.

4-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri per l'individuazione e la localizzazione degli interventi da eseguire e ai parametri progettuali da rispettare.

4-quater. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.130

GALLONE

Dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

«4-bis. Fatta salva la normativa in materia di utilizzo delle economie di progetto e delle risorse disponibili per la compensazione degli oneri derivanti dall'incremento dei prezzi dei materiali necessari alla realizzazione delle opere, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 400 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'intervento della Autostrada Regionale " Integrazione del Sistema Transpadano Direttrice Cremona- Mantova.

4-ter. Al fine di contribuire efficacemente alla decarbonizzazione del Paese come previsto dal Rapporto "La decarbonizzazione dei trasporti – Evidenze scientifiche e proposte di policy", del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le amministrazioni titolari degli interventi previsti dal PNRR possono destinare, in favore di Regione Lombardia, l'importo di euro 100 milioni del Piano di Ripresa e Resilienza non assegnato in esito alle procedure di selezione dei progetti, al finanziamento dell'Autostrada A/35 Brebemi per la realizzazione del Progetto "Arena del Futuro" tramite il sistema DWPT – Dynamic Wireless Power Transfer.».

7.131

MALLEGNI

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Ai fini dell'adeguamento della sezione stradale della SS 42 del Tonale e della Mendola, sono stanziati 10 milioni di euro per il 2022 in favore di ANAS S.p.A., per i seguenti interventi:

a) SS 42 in Comune di Esine (loc. Toroselle) – Messa in sicurezza con nuovo svincolo con coinvolgimento della viabilità interna locale: ? 5.000.000,00

b) SS 42 in Comune di Civate Camuno-Piancogno – Potenziamento e messa in sicurezza dell'uscita dell'Ospedale con collegamento alla viabilità secondaria di Valle per decongestionare la Statale stessa: ? 5.000.000,00.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.132

MALLEGNI

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per il completamento degli interventi urgenti per la riqualificazione del tratto della SS 343 Asolana, tra i comuni di Carpenedolo (Brescia) e Asola (Mantova), è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro in favore di ANAS S.p.A.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 10 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.133

MALLEGNI

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 autorizzata la spesa di 3 milioni di euro per il 2022 in favore del medesimo comune.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 3 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.134

GALLONE

Dopo il comma 4 inserire i seguenti:

«4-bis. Per la progettazione dello studio di fattibilità tecnico-economica e al fine di procedere alla progettazione definitiva delle nuove infrastrutture stradali in sostituzione dell'esistente Ponte San Michele tra Calusco d'Adda e Paderno d'Adda è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 in favore della Regione Lombardia.

4-ter. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis, pari a 1,5 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.135

EVANGELISTA

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, 5 milioni per l'anno 2023, 5 milioni per l'anno 2024, 10 milioni per l'anno 2025 e 10 milioni per l'anno 2026, per lavori di manutenzione straordinaria, rifunionalizzazione e messa in sicurezza della strada. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si provvede, previa presentazione di un Piano degli interventi da parte dei soggetti attuatori, alla ripartizione ed assegnazione delle risorse tra gli stessi. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 5 milioni per l'anno 2022, 5 milioni per l'anno 2023, 5 milioni per l'anno 2024, 10 milioni per l'anno 2025 e 10 milioni per l'anno 2026, 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».

7.136

D'ARIENZO

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente: « 4-bis. Nel Piano degli interventi predisposto ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge e successive modificazioni, è inserita la variante alla strada statale 12 "del Brennero" per il tratto da Buttapietra a Verona.».

7.137

MARINELLO

Dopo il comma 4, aggiungere, in fine, il seguente:

«4-bis. Al fine di procedere al completamento degli interventi sulla tratta Gela-Agrigento-Castelvetrano della S.S. 115, opera strategica per la viabilità della Sicilia Sud occidentale, è autorizzata una spesa di 20 mi-

lioni per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 per le spese di progettazione definitiva ed esecutiva relativa agli interventi di realizzazione dei lotti ML01, ML02, ML03 e ML04. Le risorse di cui al periodo precedente sono trasferite all'ANAS S.p.A. per le attività di progettazione, nonché per la quota eventualmente residua, per la realizzazione dei medesimi interventi, che sono inseriti nel contratto di programma con l'ANAS S.p.A., con priorità di finanziamento e realizzazione. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n.190.».

7.138

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Aggiungere in fine il seguente comma:

«4-bis. Al fine di evitare ulteriori aggravii dei costi sui cittadini, per l'anno 2022 i Comuni, nell'ambito della relativa autonomia regolamentare, riducono del 30 per cento le tariffe per l'accesso alle zone a traffico limitato per i soli veicoli di classe ambientale Euro V o superiori.».

7.139

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

«4-bis. All'articolo 132-ter, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, la lettera b) è abrogata.».

7.140

PAPATHEU

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«5. Per l'accertamento delle violazioni riguardanti l'osservanza dei limiti di velocità nella navigazione marittima e interna possono essere utilizzate apparecchiature omologate ai sensi dell'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente comma e

dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

6. Al valore della velocità rilevato mediante l'utilizzo delle apparecchiature di cui al comma 5 si applica una riduzione pari al 5 per cento, con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5 per cento o comunque a 2 chilometri orari.

7. Nella laguna di Venezia di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 366, gli organi competenti possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza dell'osservanza dei limiti di velocità – compresi quelli per il calcolo della velocità media su tratti determinati –, purché approvati o omologati ai sensi del comma 5, anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati identificativi del mezzo nautico ovvero il responsabile della circolazione.

8. All'articolo 53, comma 6 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, il secondo periodo è soppresso.».

7.0.1

TESTOR, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Interventi di messa in sicurezza di infrastrutture stradali)

1. All'articolo 1 comma 531 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è aggiunto in fine il seguente periodo: "Al predetto finanziamento accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano."

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 9 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Disposizioni per favorire l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici)*

1. Alle imprese esercenti attività di distribuzione di autoveicoli aventi sede legale all'interno del territorio nazionale che realizzano infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 2), del decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 sulla superficie dei propri punti vendita situati nel territorio italiano e che ne consentono l'utilizzo anche a soggetti privati, è rilasciato un buono del valore di 20.000 euro per ciascun punto vendita.

2. Il buono è valido fino al 30 novembre 2022 e può essere utilizzato esclusivamente per le spese di acquisto e posa in opera delle infrastrutture di ricarica elettrica del tipo ultra veloce di cui al comma 1 sostenute dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e relativamente alle quali non siano già stati percepiti ulteriori contributi ad altro titolo aventi la medesima finalità.

3. Il buono può essere richiesto una sola volta per ciascun punto vendita di cui al comma 1 ed è rilasciato dal Ministero dello Sviluppo Economico, secondo l'ordine temporale di arrivo delle domande nei limiti delle risorse di cui al successivo comma 10, previa presentazione di una richiesta, esclusivamente per via telematica, attraverso un'apposita piattaforma resa disponibile dal Ministero dello Sviluppo economico ovvero dal soggetto attuatore di cui al comma 8 entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

4. All'atto di presentazione della domanda, ciascun richiedente deve indicare un indirizzo di posta elettronica certificata valido e funzionante, nonché le coordinate (IBAN) di un conto corrente bancario ad esso intestato. Ciascun richiedente fornisce, altresì, le necessarie dichiarazioni sostitutive di certificazione o di atto notorio, secondo il modello disponibile sulla piattaforma di cui al comma 3, in cui attesta:

a) di avere sede legale e punti vendita situati sul territorio nazionale;

b) di essere iscritto al Registro delle imprese della Camera di commercio territorialmente competente e di svolgere attività di distribuzione di autoveicoli;

c) di non essere sottoposto a procedura concorsuale e non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione anche volontaria, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente secondo la normativa vigente;

d) di non aver ricevuto altri contributi pubblici per le medesime finalità oggetto della presente misura;

e) di non essere destinatario di sanzioni interdittive ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d), del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 e successive modificazioni e integrazioni e di non trovarsi in altre condizioni previste dalla legge come causa di incapacità a beneficiare di agevolazioni finanziarie pubbliche o comunque a ciò ostative;

f) di essere a conoscenza delle finalità del buono, nonché delle spese e degli investimenti rimborsabili mediante il relativo utilizzo.

5. A seguito della ricezione della domanda di cui al precedente comma 4, il Ministero dello sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 rilascia a ciascun richiedente il buono di cui al comma 1 mediante l'indirizzo di posta elettronica certificata comunicato dal richiedente, ovvero con le diverse modalità indicate nel provvedimento di cui al comma 8.

6. Entro la data di scadenza del buono, i beneficiari devono presentare, attraverso la medesima piattaforma di cui al comma 3, l'istanza di rimborso delle spese effettivamente sostenute per realizzazione di infrastrutture di cui ai commi 1 e 2. Il rimborso massimo erogabile è pari al 40 per cento delle spese ammissibili ed effettivamente sostenute dai soggetti beneficiari ed è comunque contenuto entro il limite massimo del valore del buono rilasciato. All'istanza di rimborso è allegata copia del buono e della fattura attestante il sostenimento delle spese per la realizzazione delle opere di cui ai commi 1 e 2, con il dettaglio delle singole infrastrutture realizzate e dei relativi costi. In caso di mancata presentazione, mediante la piattaforma di cui al comma 3, della predetta documentazione entro la data di scadenza del buono o di presentazione di documentazione incompleta, al beneficiario non viene erogato alcun rimborso.

7. Al rimborso delle somme richieste ai sensi del precedente comma 6, il Ministero dello Sviluppo economico ovvero il soggetto attuatore di cui al comma 8 provvede mediante il relativo accredito, entro il 31 dicembre 2022, sul conto corrente comunicato dal beneficiario in fase di emissione del buono.

8. Con decreto direttoriale del Ministero dello sviluppo economico possono essere adottate ulteriori disposizioni per l'attuazione della presente misura. Le procedure attuative nonché la predisposizione e gestione della piattaforma di cui al comma 3 possono essere demandate dal suddetto Ministero a soggetti in house dello Stato, nel limite massimo complessivo dell'1,5 per cento dei relativi stanziamenti, con oneri a valere sulle risorse di cui al comma 10.

9. La presente disposizione si applica nei limiti previsti dalla vigente legislazione in tema di aiuti de minimis.

10. Per le finalità di cui alla presente disposizione è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2022 alla cui copertura si provvede

mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all' articolo 1, comma 486, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.».

7.0.3

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Infrastrutture di ricarica elettrica)

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e s.m.i., è aggiunto il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".».

7.0.4

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".».

7.0.5

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:***«Art. 7-bis.**

1. All'articolo 1, comma 48 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".».

7.0.6

DI GIROLAMO, MATRISCIANO, FEDE, VANIN

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Parcheggi per velocipedi negli edifici)*

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, dopo l'ultimo comma, sono aggiunti i seguenti:

«2-*bis*. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici di cui all'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

2-ter. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al comma *2-bis* costituiscono contenuto necessario dei regolamenti edilizi comunali ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 e presupposto per il rilascio del titolo abilitativo edilizio. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e dotati di strutture, quali rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

2-quater. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi.

2. Al secondo comma dell'articolo 1120 del codice civile è aggiunto, in fine, il seguente numero: «*3-bis*) le opere e gli interventi necessari per consentire l'uso degli spazi comuni, anche mediante rastrelliere, come posteggio per le biciclette dei condomini."».

7.0.7

COMINCINI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo il secondo comma, i seguenti: «3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve es-

sere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie.

5. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi."».

7.0.8

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies*

della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

"3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi, è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".».

7.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Parcheggi per velocipedi negli edifici)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, in particolare ciclistica, assicurando la disponibilità di adeguati spazi di sosta per le biciclette anche negli edifici pubblici e privati, all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, sono aggiunti, dopo l'ultimo comma, i seguenti:

3. Negli interventi di ristrutturazione edilizia o di nuova costruzione di edifici, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettere d) ed e), del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, nonché negli interventi sugli spazi aperti annessi agli edifici, deve essere assicurata la realizzazione delle seguenti dotazioni minime di parcheggi destinati ai velocipedi:

a) per gli edifici ad uso residenziale: almeno un posto bici ogni 35 metri quadri di superficie utile in spazi coperti chiusi e almeno un posto bici ogni 100 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali;

b) per gli edifici ad uso produttivo, commerciale, direzionale e ricettivo: un posto bici ogni tre addetti in spazi coperti chiusi o in rastrelliere su spazi pertinenziali per i lavoratori e almeno un posto bici ogni 300 metri quadri di superficie utile in rastrelliere su spazi pertinenziali per gli utenti e visitatori;

c) per gli edifici ad uso scolastico e universitario: in aggiunta a quanto previsto alla precedente lettera b), almeno un posto bici ogni tre alunni o studenti in rastrelliere su spazi pertinenziali.

4. Le dotazioni minime di parcheggi di cui al precedente comma sono previste dai regolamenti edilizi ovvero, in ogni caso, assicurate dai titoli abilitativi dei singoli interventi edilizi. I parcheggi devono essere facilmente raggiungibili dall'ingresso principale dell'edificio, sono ubicati al livello della strada dalla quale si accede all'edificio stesso oppure sono raggiungibili per mezzo di rampe o appositi collegamenti meccanici, e sono dotati di strutture, che sono definite rastrelliere, idonee a consentire il sostegno del telaio del velocipede e il suo fissaggio mediante sistemi meccanici di protezione contro il furto. Almeno il dieci per cento dei suddetti parcheggi comprende l'allaccio per la ricarica dei velocipedi a pedalata assistita nel caso di spazi coperti chiusi e la disponibilità di spazio sufficiente ad ospitare velocipedi di dimensioni superiori a quelle ordinarie. 4. In ogni caso, negli spazi pertinenziali degli edifici, esistenti o nuovi,

è consentita, anche in assenza di appositi parcheggi, la sosta delle biciclette di coloro che abitano o lavorano negli edifici medesimi".».

7.0.10

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Misure urgenti a sostegno della diffusione della mobilità sostenibile nei contesti residenziali)

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 74 del decreto legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è inserito il seguente: "3-bis. Il fondo di cui al comma 3 è altresì finalizzato alla realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto, nonché per l'acquisto e l'installazione di dispositivi per la ricarica di veicoli elettrici in ambito residenziale. Il Ministero della transizione ecologica, con successivo decreto da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, disciplina i criteri, le modalità di applicazione e di fruizione dei contributi di cui al presente comma. I contributi di cui al primo periodo non sono cumulabili con altre agevolazioni previste per la medesima spesa".

2. Limitatamente per la realizzazione delle misure previste dal comma 1, il Fondo di cui all'articolo 74, comma 3, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito con modificazioni dalla 13 ottobre 2020, n. 126 è rifinanziato con 40 milioni per il 2022 a valere sulle risorse 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, di cui 24 milioni sono destinati all'erogazione di un contributo pari al 50 per cento delle spese relative all'acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica e 16 milioni all'erogazione di un contributo pari al 70 per cento delle spese documentate e sostenute per la realizzazione di infrastrutture elettriche per l'integrazione delle tecnologie di ricarica dei veicoli elettrici negli edifici residenziali con posti auto.».

7.0.11

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.**

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto – legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mo-

bility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. "Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023".

5. All'articolo 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture *in house* e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".».

7.0.12

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 202, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

"6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".».

7.0.13

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Disposizioni in materia di trasporto con mezzi a propulsione elettrica)

1. Al fine di incentivare lo sviluppo della mobilità dolce e regolare l'utilizzo dei mezzi a propulsione elettrica denominati Segway, all'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

"75-*vicies quater*. I Segway possiedono i seguenti requisiti: a) caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta

Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019; b) assenza di posti a sedere (tranne che per le applicazioni per i soggetti a ridotta mobilità); c) dispositivi autoequilibranti, con tecnologia ridondante; d) propulsione esclusivamente elettrica e -pertanto- non classificabili come acceleratori di andatura di cui ai commi 8 e 9 dell'art. 190 del codice della strada -decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285-; e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti previsti dalle norme; f) marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-vicies quinquies. È vietata la circolazione ai Segway con requisiti diversi da quelli di cui al comma *75-vicies quater*.

75-vicies sexies. I Segway, per quanto non previsto dal comma *75-vicies quater*, sono equiparati ai pedoni nel rispetto dell'art. 190 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e vincolo di velocità massima di 6 km/h e, nel caso di utilizzo su pista ciclabile o ciclo/pedonale, vincolo di velocità non superiore a 20 km/h.

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

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

75-undeticies. I Segway possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

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

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

75-terdecies bis. I Segway possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h o inferiore, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi. In quanto equiparati ai pedoni, con i Segway:

1. si può circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi destinati ai pedoni; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, o carenti di adeguati scivoli per i disabili, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione;

2. per attraversare la carreggiata, occorre servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprastradali. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento,

si può attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per se' o per altri;

3. e' vietato attraversare diagonalmente le intersezioni; e', inoltre, vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel precedente punto 2;

4. e' vietato sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessita'; e', altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni;

5. i conducenti che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza agli altri mezzi;

6. e' vietato effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

75-terdecies ter. I Segway non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione.

75-terdecies quater. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da *75-vicies septies* a *75-terdecies ter* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-terdecies quinquies. Chiunque circola con un Segway avente requisiti diversi da quelli di cui al comma *75-vicies quater* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-terdecies sexies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma *75-vicies quinquies* consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del Segway, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

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

75-duodequadrices. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei Segway. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione"».

7.0.14

RUFÀ, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Esenzione pagamento del pedaggio autostradale e del biglietto ferroviario per cure mediche per malattie gravi)*

1. In considerazione dell'impatto negativo causato dalla crisi internazionale e dal caro energia, in via sperimentale, per il triennio 2022-2024, al fine di supportare i percorsi di cura svolti al di fuori della propria provincia di residenza è riconosciuta, entro i limiti di spesa di cui al comma 3, l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale, dal pagamento del biglietto del trasporto ferroviario e dal pagamento del biglietto dei traghetti nonché la riduzione del 50 per cento del costo del biglietto per eventuali accompagnatori appartenenti al medesimo nucleo familiare, per tutti gli spostamenti fuori provincia strumentali all'effettuazione di visite specialistiche e cure specifiche adeguatamente documentate, in caso di malattie particolarmente gravi ed invalidanti.

2. L'esenzione di cui al primo comma è subordinata al rilascio di certificazione medica dell'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'esenzione rispetti i requisiti di cui sopra, nonché al possesso di un Indicatore di Situazione Economica Equivalente (ISEE) inferiore o pari a euro 50.000. L'esenzione è riconosciuta per un periodo temporale di sei mesi, rinnovabili, previo rilascio di una certificazione da ritirare presso la Azienda Sanitaria Locale di appartenenza.

3. Al fine di sostenere i maggiori oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, nonché di compensare i mancati introiti dei soggetti concessionari autostradali e delle compagnie ferroviarie, presso il Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili è istituito un fondo con dotazione di 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, che costituisce limite di spesa.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della salute e con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono stabiliti i criteri di individuazione della platea dei beneficiari e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui ai commi precedenti.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo pari a 25 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte alle esigenze indifferibili

che si manifestano in corso di gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.15

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Disposizioni in materia di tassa automobilistica)

1. A decorrere dal periodo tributario successivo a quello in corso alla data del 31 dicembre 2022, all'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53 sono apportate le seguenti modificazioni:

a. al ventinovesimo comma, primo periodo le parole "alla scadenza del termine utile per il pagamento stabilito con decreto del Ministro delle finanze da emanarsi ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463" sono sostituite dalle parole "al momento della costituzione del presupposto impositivo coincidente con il termine del primo giorno del periodo d'imposta";

b. al ventinovesimo comma, dopo il primo periodo sono aggiunti i seguenti: "La tassa automobilistica è corrisposta ogni anno, in un'unica soluzione. L'obbligazione tributaria è riferita a 12 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo. Il termine per il primo pagamento della tassa automobilistica è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione ovvero di uscita da qualsiasi sospensione dell'obbligo tributario. Per le scadenze successive alla prima, il termine per il pagamento è fissato nell'ultimo giorno del mese successivo a quello di scadenza. Il pagamento della tassa automobilistica può essere corrisposto per 4 mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo, in base a quanto previsto dal decreto del Ministero delle Finanze 18 novembre 1998, n. 462 recante 'Regolamento recante modalità e termini di pagamento delle tasse automobilistiche, ai sensi dell'articolo 18 della legge 21 maggio 1955, n. 463'. Nel caso di pagamento frazionato ciascun quadrimestre costituisce un'autonoma obbligazione tributaria. Se dovuta, contestualmente alla tassa automobilistica, viene assolta anche la tassa automobilistica dovuta per la massa rimorchiabile".».

7.0.16

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, nella misura del 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti, nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, le modalità e i criteri attuativi delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo ai casi di esclusione, alle procedure di concessione e di utilizzo del beneficio, alla documentazione richiesta, al regime dei controlli nonché ogni altra disposizione necessaria per il monitoraggio dell'agevolazione.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15.700.000. per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze in-

differibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

6. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.».

7.0.17

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190.».

7.0.18

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Credito di imposta per l'acquisto di pneumatici ricostruiti)

1. Per finalità di tutela dell'ambiente e di sviluppo di pratiche legate all'economia circolare, per le imprese e per i lavoratori autonomi cessionari di pneumatici ricostruiti è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 20 per cento della spesa relativa all'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti per ciascun veicolo, per gli anni 2022, 2023 e 2024. Il credito spetta ogni anno per l'acquisto di almeno una coppia di pneumatici ricostruiti, per una spesa non superiore a euro 1.600 per ciascun veicolo, nei limiti delle risorse disponibili.

2. Il credito d'imposta IRPEF/IRES, da indicare nella dichiarazione dei redditi dell'anno successivo all'acquisto degli pneumatici, è utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, e successive modificazioni e integrazioni. Tale credito d'imposta non concorre alla formazione del valore della produzione netta agli effetti dell'IRAP, di cui al citato decreto, e successive modificazioni, né dell'imponibile agli effetti delle imposte sui redditi e non rileva ai fini del rapporto previsto dall'articolo 61 del Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in euro 15 milioni e 700 mila per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per fare fronte ad esigenze indifferibili di cui all'art. 1 comma 200 della Legge 23 dicembre 2014 n. 190.».

7.0.19

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire 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 imma-

tricolati, 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 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. Sono nulle le clausole contrattuali inserite negli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori con le quali venga conferito al produttore il diritto di modificare unilateralmente i contratti in essere. Le clausole degli accordi concernenti il trasferimento dei dati afferenti all'interconnessione e alla comunicazione veicolare devono prevedere un congruo indennizzo a favore del distributore, parametrato alle utilizzabilità a fini commerciali dei dati stessi, ferma restando la gratuità di quelli in formato anonimizzato e trasferiti per l'adempimento di obblighi di legge.

7. Ad eccezione della disciplina contenuta nel comma 4, le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi e contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione. La disciplina di cui al comma 4 si applica anche agli atti di recesso adottati nel corso della vigenza degli accordi in essere.».

7.0.20

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Incentivo fiscale per l'acquisto di abbigliamento protettivo certificato per uso motociclistico)*

1. Con l'obiettivo di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, si detrae dall'imposta lorda una quota pari al 50 per cento delle spese sostenute e documentate per l'acquisto di protezioni per uso motociclistico a salvaguardia degli arti e delle loro estremità, del torace e della schiena, nel limite complessivo di spesa di 2.000 euro per ciascun soggetto intestatario di motoveicolo o motociclo.

2. Con apposito provvedimento da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, sentito il Ministero della salute, disciplina le modalità attuative dell'incentivo fiscale di cui al comma precedente, nonché individua le protezioni per uso motociclistico per le quali vale l'incentivo, fermo restando quanto previsto dal comma successivo.

3. La detrazione di cui al comma 1 spetta esclusivamente per l'acquisto di dispositivi di sicurezza per uso motociclistico marchiati e certificati CE e conformi agli standard europei EN13595, EN1621-1, EN1621-2, EN1621-3, EN1621-4, EN13594, EN13634. È altresì ammissibile ai fini della detrazione l'acquisto di protettori gonfiabili ad attivazione elettronica per uso motociclistico purché marchiati e certificati CE, di seconda categoria, da ente notificato, conformemente alla Direttiva 89/686/CE e successive modificazioni.

4. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 3 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024. Ove il predetto limite sia superato, la misura dell'agevolazione è proporzionalmente ridotta sino alla concorrenza del limite medesimo.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.21

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Incentivo fiscale per l'apposizione di Dispositivi Stradali di sicurezza per motociclisti – DSM)*

1. Al fine di favorire la sicurezza stradale e la protezione dei motociclisti, è istituito un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a favore degli Enti locali per l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue.

2. Fermo restando quanto stabilito dal decreto ministeriale del 1° aprile 2019, gli Enti locali accedono ai fondi anche in caso di individuazione di zone da proteggere alternative a quelle previste dall'articolo 3, Allegato A del succitato DM 1/4/2019.

3. La misura di cui al comma 1 si applica nel limite di spesa di 10 milioni di euro per le spese sostenute in ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.22

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

*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.».

7.0.23

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 53 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sostituire il comma 7 con il seguente:

"7. Il corrispettivo che il soggetto richiedente deve versare per il rilascio dell'autorizzazione deve essere determinabile da parte dello stesso soggetto sulla base di un importo annuale una tantum, a prescindere dalle dimensioni di cartelli, insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari, comprensivo di tutti gli oneri, esclusi solo quelli previsti dall'articolo 405, che deve essere reso pubblico da parte di ciascun ente competente entro il trentuno ottobre dell'anno precedente a quello di applicazione del listino."».

7.0.24

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 37, comma 6, lettera *b*), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modifiche e integrazioni, dopo le parole: "settore del trasporto", sono aggiunte le seguenti: "ad esclusione delle imprese di auto-trasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori".».

7.0.25

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Nomina Commissario straordinario per il rifacimento della SP 28 in Provincia di Enna)

1. Al fine di garantire, in via d'urgenza, gli interventi di rifacimento della strada provinciale 28 (EN), nota come "Panoramica", il Sindaco di Enna è nominato Commissario straordinario ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

2. Il Commissario straordinario provvede, con i poteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari per il rifacimento della strada provinciale 28.

3. Per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, gettone di presenza, indennità comunque denominata o rimborso di spese.

4. Il Commissario straordinario, per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo, si avvale, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di società dallo stesso controllate.

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il Commissario straordinario provvede agli adempimenti di cui al comma 2 con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.».

7.0.26

CORBETTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Ulteriori misure urgenti per le infrastrutture stradali)

1. Al fine di consentire il rapido completamento del ponte sul fiume Po fra i comuni di Bagnolo San Vito e di San Benedetto Po sulla S.P. ex S.S. n° 413 "Romana", con decreto del Presidente del Consiglio dei mini-

stri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Regione Lombardia, è nominato apposito Commissario straordinario, il quale, con i medesimi poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, è incaricato di sovrintendere alla programmazione, alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione degli interventi necessari. Il Commissario straordinario, avvalendosi, senza nuovi o maggiori oneri, delle strutture del Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili e del Provveditorato interregionale per la Lombardia e l'Emilia Romagna elabora un piano degli interventi e lo sottopone al medesimo Ministro. Tale piano deve indicare, ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, i codici unici di progetto delle opere che si intende realizzare e il relativo cronoprogramma. Il monitoraggio degli interventi, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, è effettuato dal soggetto che svolge le funzioni di stazione appaltante. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, sono stabiliti i termini, le modalità, le tempistiche, il supporto tecnico, le attività connesse alla realizzazione dell'opera, il compenso del Commissario, i cui oneri sono posti a carico del quadro economico degli interventi da realizzare o completare.

2. Il Commissario straordinario, per la realizzazione degli interventi, può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, delle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, degli enti pubblici, delle società controllate da amministrazioni dello Stato, nonché dei soggetti privati da individuare con le procedure di cui all'articolo 4, comma 3, del predetto decreto-legge n. 32 del 2019, dotati di specifica competenza tecnica nell'ambito delle aree di intervento. Gli oneri di cui alle predette convenzioni sono posti a carico dei quadri economici degli interventi da realizzare, come risultanti dai sistemi informativi della Ragioneria generale dello Stato. Il compenso del Commissario è stabilito in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Il commissario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, di strutture dell'amministrazione interessata nonché di società controllate dalla medesima.

3. Nel caso in cui il Commissario straordinario svolga le funzioni di stazione appaltante è autorizzata l'apertura di una contabilità speciale intestata al medesimo sulla quale confluiscono le risorse pubbliche all'uopo destinate o risorse di altra natura. Alle dirette dipendenze del Commissario straordinario opera una struttura di supporto, composta da un contingente di tre unità di personale non dirigenziale, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità richiesti dallo stesso Commissario straordinario per l'espletamento delle proprie funzioni. La struttura cessa alla scadenza dell'incarico del Commissario straordinario e comunque entro e non oltre il 31 dicembre 2026. Agli oneri derivanti dalla costituzione e dal funzionamento della struttura di supporto di cui al presente comma provvede

il Commissario straordinario nel limite delle risorse disponibili nella contabilità speciale.

4. Agli atti del Commissario straordinario si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 36 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229.

5. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, si provvede:

a) quanto a 0,5 milioni di euro per l'anno 2022, 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 delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

b) quanto a 1,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.27

RICCARDI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Ulteriori disposizioni urgenti in materia di sicurezza e circolazione stradale)

1. Al fine di migliorare la sicurezza della circolazione nel comune di Cinisello Balsamo, al medesimo comune sono trasferiti euro 500.000 per l'anno 2022 ed euro 500.000 per l'anno 2023 per la realizzazione di uno studio di fattibilità tecnico-economica del sottopasso in via Fulvio Testi.

2. All'articolo 94, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, il comma 1-*quater* è abrogato.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a euro 500.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.28

ASTORRE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente: «Art. 7 (Art. 6, CdS) (Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento.

2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

3 Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fisandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio.».

7.0.29

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. L'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, è sostituito dal seguente:

"Art. 7

(Limitazioni alla circolazione. Condizioni e deroghe)

1. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, contenente le direttive ai prefetti, di cui all'articolo 6, comma 1 bis, del codice, viene emanato entro il 30 novembre e contiene le prescrizioni applicabili per l'anno successivo. Il decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica entro trenta giorni dalla emanazione; eventuali rettifiche o modificazioni devono essere pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e comunicate tempestivamente all'utenza a mezzo del CCISS di cui all'articolo 73 del presente regolamento.

2. Il decreto di cui al comma 1 riguarda la circolazione sulle strade fuori dei centri abitati ed indica il calendario dei giorni nei quali, nel rispetto delle condizioni e delle deroghe indicate nei provvedimenti di cui ai commi 4, 5 e 6, è vietata la circolazione dei veicoli per il trasporto di cose indicati dal comma 4 ovvero i casi in cui, in alternativa ad esso, può essere previsto il divieto di sorpasso ed il divieto di occupare altre corsie all'infuori di quella più vicina al bordo destro della carreggiata per i veicoli per cui vale il divieto di circolazione. Tra detti giorni possono essere compresi i giorni festivi e altri particolari giorni, in aggiunta a quelli festivi. I giorni in cui valgono i divieti devono essere individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.

3. Il calendario di cui al comma 2, indica anche i giorni festivi in cui, il divieto può essere escluso sulla base delle indicazioni certificate dagli enti proprietari o concessionari delle strade. Indica altresì i giorni in cui il divieto di circolazione può essere sostituito con il divieto di sorpasso per tutti i veicoli per cui vale il divieto, fisandone limitazioni temporali o spaziali.

4. Il decreto di cui al comma 1 prescrive:

a) le fasce di orario, differenziate in relazione ai giorni indicati ai commi 2 e 3, durante le quali vige il divieto di circolazione fuori dei centri abitati dei veicoli, per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti a trasporto eccezionale nonché dei veicoli che trasportano merci pericolose di cui all'articolo 168, commi 1 e 4 del codice;

b) il termine massimo di tolleranza, rispetto alle fasce orarie di cui alla lettera precedente, che consente di circolare ai veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t, provenienti dall'estero e dalla Sardegna o diretti all'estero ed alla Sardegna, purché muniti di idonea documentazione attestante l'origine e la destinazione del viaggio;

c) deroghe espresse alla vigenza del divieto per la circolazione lungo i corridoi internazionali in funzione dei provvedimenti adottati nei Paesi confinanti o limitrofi.

5. Nel provvedimento di cui al comma 1 sono indicati i casi in cui i prefetti possono derogare al divieto di cui al comma 3, al fine di garantire le fondamentali esigenze di vita delle comunità, sia nazionale che locali, nel rispetto delle migliori condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

6. Con il decreto di cui al comma 1 sono individuati i veicoli che trasportano cose o merci destinate a servizi pubblici essenziali o che soddisfano primarie esigenze della collettività, ivi comprese quelle legate alle attività agricole e ai cicli produttivi continuativi, da escludere dal divieto di circolazione; sono altresì esclusi dal divieto i veicoli, appartenenti al

servizio di polizia e della pubblica amministrazione circolanti per motivi di servizio."».

7.0.30

COLTORTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Disposizioni urgenti per favorire l'attuazione delle sinergie all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato italiane)

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 italiane)

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 fermi restando i principi posti dalle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, appositi accordi e convenzioni con le altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ivi compresa Ferservizi S.p.A., anche in qualità di centrale di committenza, al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi resi dalle altre società del Gruppo;

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

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

7.0.31

DI GIROLAMO, VANIN

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

(Modifiche agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale in materia di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime)

1. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-bis, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-bis) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa la morte di una persona.";

b) all'articolo 590-bis, quinto comma, dopo il numero 3), è aggiunto, in fine, il seguente:

"3-bis) al conducente di un veicolo a motore che, facendo uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, cagioni per colpa a taluno lesioni personali gravi o gravissime."».

7.0.32

FARAONE, EVANGELISTA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Incremento fondo perduto navi minori)*

1. Il Fondo di cui all'articolo 199, comma 10-ter, del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato con legge n. 178 del 2020, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è incrementato di ulteriori 15 milioni per l'anno 2022 allo scopo di sostenere la ripresa del trasporto turistico con navi minori in mare e nelle acque interne e di salvaguardarne i livelli occupazionali e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

2. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a 15 milioni per l'anno 2022, si provvede riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

7.0.33

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 7-bis.***(Modifiche al decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36)*

1. All'articolo 23 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito in legge dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo le parole: «produzione di idrogeno verde,» sono aggiunte le seguenti: «anche relativa ad impianti da fonti rinnovabili ed impianti di elettrolisi esistenti,»;

b) al comma 1, dopo le parole: «decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79» sono aggiunti i seguenti periodi: «, oltre a non essere sottoposto ad accise. I soggetti che avviano le configurazioni impiantistiche di cui al periodo precedente possono costituirsi in schemi di comunità energetiche rinnovabili anche per impianti esistenti con potenza superiore ad 1 MW, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettere b) e c) dell'articolo 31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 e con la facoltà di accedere ai regimi di sostegno del medesimo decreto legislativo anche per la

quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria. Le esenzioni di cui al primo periodo sono estese anche al consumo di energia elettrica da impianti a fonti rinnovabili in impianti di elettrolisi direttamente interconnessi che rispettino i requisiti previsti all'articolo 30, comma 1, lettera a), numero 2.1), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, come modificato dall'articolo 10-ter del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 27 aprile 2022, n. 34.»;

c) al comma 3, le parole: «se non direttamente utilizzato in motori termici come carburante» sono sostituite dalle seguenti: «indipendentemente da tipo e categoria di vettura o dispositivo gestito con l'idrogeno di cui al comma 1.».

7.0.34

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. Nelle more dell'approvazione e dell'attuazione del disegno di legge di riordino del settore giochi, previsto dal Documento di economia e finanza per l'anno 2021 quale collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, e in attesa dell'emanazione del provvedimento del direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da adottare entro il 15 novembre di ogni anno, di cui all'articolo 110, comma 7.1, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, è sospesa l'applicazione del decreto del direttore dell'Agenzia Dogane e Monopoli del 1° giugno 2021 per gli apparecchi che non erogano vincite in denaro o tagliandi. Gli apparecchi di cui al periodo precedente possono essere installati anche se non sono dotati di un "nulla osta di messa in esercizio.».

7.0.35

MALLEGGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 7-bis.

1. All'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, al comma 7.1, il secondo periodo è soppresso.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati in 50 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.».

Art. 8.**8.1**

CIOFFI, FEDE, VANIN

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *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»;

b) *al comma 2, lettera a), sostituire le parole:* «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» *con le seguenti:* «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi o programmi di mobilità pedonale, ciclistica e condivisa, integrati ove possibile da soluzioni innovative di mobilità locale sostenibile nelle aree urbane e metropolitane».

8.2

COMINCINI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pub-

blica 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»;

b) al comma 2, lettera a), sostituire le parole: «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», con le seguenti: «per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi o programmi di mobilità pedonale, ciclistica e condivisa, integrati ove possibile da soluzioni innovative di mobilità locale sostenibile nelle aree urbane e metropolitane.».

8.3

BERUTTI

Al comma 2, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole: «anche da parte dei soggetti titolari di licenza o autorizzazione di cui agli articoli 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 e degli organismi economici di cui all'articolo 7 della medesima legge.».

8.4

EVANGELISTA, FARAONE

Dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

«5-bis. All'articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera b) è inserita la seguente:

"b-bis) suddivisione tra le regioni di una quota pari al cinque per cento dell'importo del Fondo sulla base del raggiungimento dell'obiettivo di miglioramento del rapporto tra il numero di posti offerti sui mezzi di trasporto pubblico locale accessibili alle persone a mobilità ridotta e il totale dei posti offerti rispetto al medesimo rapporto registrato nell'anno precedente. Il riparto della quota di cui alla presente lettera tra le regioni che hanno raggiunto l'obiettivo avviene ai sensi della lettera c). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinati i criteri di qualificazione dei posti accessibili alle persone a mobilità ridotta per ogni tipologia di mezzo di trasporto pubblico per le finalità di

cui alla presente lettera, anche ulteriori rispetto agli obblighi di legge, e le modalità di acquisizione delle informazioni necessarie attraverso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244";

b) alla lettera c), le parole: "lettere a) e b)" sono sostituite dalle seguenti: "lettere a), b) e b-bis)"

c) alla lettera d), ultimo periodo, dopo la parola: "b)" è inserita la seguente: ", b-bis)".

5-ter. I siti *internet* e le applicazioni elettroniche che forniscono informazioni sui percorsi dei mezzi del trasporto pubblico locale sono tenuti a indicare anche i percorsi accessibili alle persone a mobilità ridotta e alle persone con disabilità.».

8.5

EVANGELISTA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. All'articolo 48, comma 7, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è apportata la seguente modificazione:

a) dopo la lettera d) è inserita la seguente:

«d-bis) previsione nell'ambito dei criteri di aggiudicazione della procedura di premialità da riservare per l'offerta di investimenti (materiale rotabile, dotazioni tecnologiche, sistemi di bigliettazione elettronica, apparati e sistemi di mobilità condivisa o di piattaforme digitali);».

8.6

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 5 inserire il seguente: «5-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le parole "50 per cento del", laddove presenti, sono soppresse, e alla fine del paragrafo sono aggiunte le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".».

8.7

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è aggiunto il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".».

8.8

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Sostituire il comma 6 con il seguente:

«6. Per promuovere la sperimentazione 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, di seguito servizi di *sharing mobility*, è autorizzata la spesa di 14.923.662 per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, per il 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 con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.».

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.9

QUARTO

Al comma 6, dopo le parole: «Per promuovere la sperimentazione di servizi di sharing mobility,» inserire le seguenti: «nonché per la promozione di collegamenti tra le città di maggiore attrattività di tipo turistico, socio-culturale e paesaggistico e le aree urbane di prossimità, la realizzazione di collegamenti tra le città e il mare, tra le aree montane e i centri più popolosi, la promozione della mobilità sostenibile, la realizzazione di reti di trasporto urbano e interurbano più efficienti e green,».

8.10

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Conseguentemente è incrementato di pari importo il 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. All'onere di 14.923.662 euro per il 2022 e di 15.220.006 euro per il 2023 e di 15.520.006 euro 2024 si provvede a valere sul fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Conseguentemente, all'articolo 8, comma 7, sopprimere la lettera c).

8.11

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6-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 dal seguente: "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. Le istituzioni scolastiche, singolarmente o in rete, individuano il *mobility manager* scolastico tra il personale docente, senza esonerare dall'insegnamento, ovvero ricorrendo a figure professionali esterne, in coerenza con il piano dell'offerta formativa. 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. Il Ministero dell'istruzione può mettere a disposizione delle istituzioni scolastiche un'infrastruttura digitale al fine di agevolare lo svolgimento dei compiti del *mobility manager* scolastico.».

8.12

COMINCINI

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di rafforzare l'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.».

8.13

COMINCINI

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, al testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, all'articolo 51, comma 2, alla let-

tera *d-bis*), dopo le parole: " del medesimo articolo 12 " sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nel piano degli spostamenti casa-lavoro o casa-scuola del personale adottato dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia".».

8.14

DE PETRIS, BUCCARELLA, ERRANI, GRASSO, LAFORGIA, RUOTOLO

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-*bis*. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-*ter* del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole "Gli operatori presentano all'amministrazione un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".».

8.15

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire il comma 7 con il seguente:

«7. A decorrere dall'esercizio 2022, il fondo di cui all'articolo 16-*bis*, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 è ripartito secondo un graduale crescente riparto delle risorse rispetto a 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 adottato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e previa intesa della Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, entro il 31 ottobre 2022. Il decreto stabilisce la quota del Fondo da ripartire sulla base dei nuovi criteri che deve essere incrementata ogni anno fino a sostituire, mediante un processo di convergenza in un periodo di cinque anni, i criteri di riparto vigenti al netto delle quote previste ai commi 5 e 6. A tutte le regioni è assicurata l'assegnazione storica del riparto del Fondo prevista per l'esercizio 2021.»;

b) sostituire il comma 8 con il seguente:

«8. 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, 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 sul 98% delle risorse ed 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. Eventuali conguagli rispetto all'assegnazione definitiva saranno effettuati sull'annualità 2023.».

8.16

DAMIANI

Al comma 7, alla lettera a), dopo la parola «applicando» aggiungere le seguenti: «, in via eccezionale e quale criterio da superare a regime.».

8.17

DAMIANI

Al comma 7, apportare le seguenti modificazioni:

a) *alla lettera a) dopo le parole «26 giugno 2013» aggiungere le seguenti «, tenuto conto 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»;*

b) *alla lettera b) sopprimere le seguenti parole: «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.».*

8.18

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 8 inserire il seguente: «8-bis. 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.».

8.19

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Al comma 9, apportare le seguenti modificazioni:

a) *sostituire le parole: «30 settembre 2022» con le seguenti: «30 settembre 2023»;*

b) *sostituire la parola: «mensile» con la seguente: «semestrale»;*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: «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 un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede 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».*

Conseguentemente, al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.20

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 9:*

1) *al primo periodo sostituire le parole: "30 settembre 2022" con le seguenti: "30 settembre 2023" e la parola: "mensile" con la seguente: "semestrale"*

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente:* "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 un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede 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.«

b) al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.21

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Apportare le seguenti modificazioni:

1) al comma 9 apportare le seguenti modifiche:

a) *sostituire le parole:* «30 settembre 2022» *con le seguenti:* «30 settembre 2023»

b) *sostituire la parola* «mensile» *con la seguente:* «semestrale»

c) *sostituire il secondo periodo* è sostituito con il seguente: «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 un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede 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.»

2) al comma 11, l'ultimo periodo è soppresso.

8.22

BERUTTI

Al comma 9 apportare le seguenti modifiche:

a) *sostituire le parole: «30 settembre 2022» con le seguenti: «30 settembre 2023»*

b) *sostituire la parola: «mensile» con la seguente: «semestrale»*

c) *sostituire il secondo periodo con il seguente: «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 un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede 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.»*

Al comma 11 sopprimere l'ultimo periodo.

8.23

L'ABBATE

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 9:*

1) *al primo periodo, sostituire le parole: «30 settembre 2022» con le seguenti: «30 settembre 2023» e la parola: «mensile» con la seguente: «semestrale»;*

2) *sostituire il secondo periodo con il seguente: «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 un termine all'azienda inadempiente affinché essa provveda ad eseguire gli interventi manutentivi atti a garantire la continuità del servizio. Laddove essa non provveda nei termini assegnati, l'ente concedente ovvero affidante il servizio di trasporto pubblico provvede 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 in-*

terventi determina sulla continuità, nonché delle attività poste in essere al fine di assicurare la tempestiva realizzazione degli interventi.»;

b) ;al comma 11, sopprimere l'ultimo periodo.

8.24

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

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.».

8.25

LANIECE, DURNWALDER, BRESSA, STEGER, UNTERBERGER

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. In considerazione della grave crisi economica dovuta agli effetti della pandemia da COVID-19 e delle scarse precipitazioni nevose che hanno caratterizzato la stagione sciistica 2021/2022, le società aventi per oggetto sociale la realizzazione e la gestione di impianti di trasporto a fune per la mobilità turistico-sportiva esercitati in aree montane sono escluse, per un periodo di ventiquattro mesi decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, dall'applicazione del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica). Resta ferma la facoltà per le amministrazioni pubbliche di costituire, acquisire o mantenere partecipazioni nelle predette società, secondo la disciplina stabilita dall'amministrazione titolare delle partecipazioni stesse.».

8.26

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:

«11-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre

2017, n.5 87, fissato al 31 dicembre 2022, è prorogato al 31 dicembre 2025.».

8.27

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587, per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.».

8.28

BERUTTI

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.».

8.29

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Dopo il comma 12 inserire il seguente:

«12-bis. Il termine per il conseguimento dell'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'articolo 4 del decreto ministeriale 22 dicembre 2017, n. 587 per l'intervento nel Comune di Vicenza relativo alla "Fornitura di 16 filobus", fissato al 31 dicembre 2022, è posticipato al 31 dicembre 2025.».

8.30

FARAONE, EVANGELISTA

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

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

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

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

8.31

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017».

«12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE».

«12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorre dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.32

GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorre dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.33

L'ABBATE, FEDE

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

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in

conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 12-bis, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.34

BERUTTI

Dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti commi:

«12-bis. Al fine di incentivare la transizione energetica delle flotte adibite al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, le imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 beneficiano delle agevolazioni riservate alle imprese a forte consumo di energia elettrica in conformità e nei limiti previsti dal decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 21 dicembre 2017.

12-ter. L'efficacia delle disposizioni del comma 12-bis è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato UE.

12-quater. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al presente articolo, valutati in 30 milioni di euro a decorrere dall'annualità 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.35

MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, GALLONE, FERRO

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per il 2022».

12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma, pari a 900 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo occorrente per la riassegnazione dei residui passivi della spesa di parte corrente, eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa, di cui all'articolo 27, della legge 196/2009.».

8.36

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro».

«12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.37

BERUTTI

Dopo il comma 12 aggiungere i seguenti:

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro».

«12-ter. Agli oneri derivanti dal precedente comma si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

8.38

MARTI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

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

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-sexies e 5-septies, del decreto legge 10

settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nullaosta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) al comma-5 *septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.39

BOCCARDI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), capoverso "lett.a)", le parole da ", restando ferma" sino alla fine sono sostituite con le seguenti: ". Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".»

8.40

MARGIOTTA, PITTELLA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, 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 5-*sexies*, lettera a), le parole da: «, restando ferma» fino a:» predette caratteristiche» sono sostituite dalle seguenti: «. Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche»;

b) al comma 5-*septies*, le parole: «a decorrere dal 31 marzo 2022» sono sostituite dalle seguenti: «a decorrere dal 30 settembre 2022".».

8.41

EVANGELISTA, FARAONE

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

«12-bis. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, sono apportate le seguenti modificazioni:

– al comma 5-*sexies*, lettera a) sostituire il capoverso " a) " con il seguente "a) servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati 'servizi di linea': i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 chilometri e che collegano almeno due regioni. Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa

la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

– al comma 5-*septies*, le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" sono sostituite con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".».

8.42

SCHIFANI, MALLEGNI

Aggiungere, infine, il seguente comma:

«12-*bis*. Al fine di preservare la redditività del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, all'articolo 1, commi 5-*sexies* e 5-*septies*, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, come convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5-*sexies*, lettera a), primo capoverso, le parole da ", restando ferma" sino alla fine del capoverso sono sostituite con le seguenti: "Nell'ambito di predetti percorsi sono ammesse relazioni di traffico intraregionali o biregionali previo nulla osta delle regioni interessate, sentiti gli enti locali competenti e i gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale assoggettati ad obblighi di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, circa la non sovrapposizione o interferenza con tali servizi delle relazioni di traffico intraregionali o biregionali, nonché con i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche";

b) conseguentemente, al comma 5-*septies*, sostituire le parole "a decorrere dal 31 marzo 2022" con le seguenti parole: "a decorrere dal 30 settembre 2022".».

8.43

MARGIOTTA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-*bis*. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carbu-

rante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2 comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-bis) "bioidrogeno": idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11 comma 2, dopo le parole: "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti: "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e " e dopo la parola: "combustibili" sono aggiunte le seguenti: "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita dalle seguenti: "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lettera a) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite dalle seguenti: "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas"».

8.44

FEDE

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

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, mette a disposizione degli enti territoriali competenti il predetto servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea e corsa.».

8.45

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dedicato al *Mobility As A Service*, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi

compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.46

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.47

RUSPANDINI, TOTARO

Aggiungere il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a disposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.48

BERUTTI

Aggiungere il seguente comma:

«12-bis. Al fine di garantire il dispiegamento dell'investimento 1.4.6 dedicato al *Mobility As A Service* del Piano di Ripresa e Resilienza, e lo sviluppo di servizi innovativi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, ciascun gestore di servizio di trasporto pubblico locale, ivi compreso il trasporto ferroviario regionale e nazionale, deve mettere a di-

sposizione degli enti territoriali competenti il servizio, e con cadenza mensile, i dati relativi ai flussi di passeggeri, suddivisi per ciascuna linea/corsa».

8.49

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. In ragione delle peculiari modalità di sostenimento del costo dell'energia elettrica da parte delle imprese ferroviarie, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il contributo di cui al primo periodo del presente comma è riconosciuto, a tali imprese, con riferimento al costo del servizio di corrente di trazione, di cui all'art. 13, comma 9, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sostenuto nel secondo trimestre dell'anno 2022, qualora il suddetto costo, sulla base delle fatture del primo trimestre 2022, abbia subito un incremento superiore al 30 per cento del corrispondente costo fatturato nel medesimo trimestre dell'anno 2019.».

8.50

FEDE

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

«12-bis. All'articolo 57, comma 14, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, ove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine."».

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine le seguenti parole: «, nonché in materia di mobilità urbana».

8.51

FEDE

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

«12-bis. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 6 è inserito il seguente: "6-bis. Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze ovvero per la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità."»

Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «nonché in materia di mobilità urbana».

8.52

L'ABBATE, FEDE

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

«12-bis. La dotazione del Fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 900 milioni di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal precedente periodo, pari a 900 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.53

FEDE

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

«12-bis. 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.»

8.54

FEDE

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

«12-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, le parole "50 per cento del", ovunque ricorrano, sono soppresse;

b) alla lettera c) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".».

8.55

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

1. le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"

2. le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.56

BERUTTI

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. All'articolo 4, comma 3-bis, del decreto legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono apportate le seguenti modifiche:

a) le parole "1° gennaio 2023" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2024"

b) le parole "1° gennaio 2024" sono sostituite dalle seguenti: "1° gennaio 2025".»

8.57

TIRABOSCHI

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente:

«12-bis. Al comma 128 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 dopo la parola: "elettrificazione" aggiungere le seguenti: "ovvero di messa in sicurezza".»

8.58

CATALFO, DI GIROLAMO

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 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.»

8.59

MATRISCIANO, PIRRO, AIROLA

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

«12-bis. Al fine di valorizzare il portato storico, culturale e paesaggistico della linea ferroviaria Cuneo – Ventimiglia – Nizza, contribuendo a garantire l'implementazione, anche tramite l'acquisto di automotrici bimali e la continuità dei relativi servizi ferroviari e potenziandone il valore artistico e di promozione turistica del territorio, con particolare riguardo all'accesso delle giovani generazioni, è autorizzata, in favore della Regione Piemonte, la spesa nel limite di 2.500.000 di euro per l'anno

2022 e di 1.000.000 di euro per l'anno 2023. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro per le politiche giovanili, anche ai fini del rispetto del limite di spesa di cui al precedente periodo, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati criteri e modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al precedente periodo. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 2.500.000 di euro per l'anno 2022 e a 1.000.000 di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, a valere sulle risorse già destinate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del comma 98 del medesimo articolo, per gli anni 2022 e 2023 alla riqualificazione dei luoghi connessi ad eventi storici anche di rilevanza internazionale e non utilizzate.».

8.60

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017.».

8.61

MALLEGNI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000

di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017.».

8.62

EVANGELISTA

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47, comma 10, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, come rifinanziato dall'articolo 1, comma 1072, della legge n. 205 del 2017.».

8.63

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:

«12-bis. Per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e del progetto definitivo delle opere da eseguire per la realizzazione di una stazione in linea per fermata sulla Linea Ferroviaria Alta Velocità a Parma, località Baganzola nelle vicinanze della Fiera di Parma, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023. All'onere derivante dal presente comma, pari a euro 2 milioni per l'anno 2022 e 3 milioni per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

8.64

RIVOLTA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 12, inserire il seguente:

«12-bis. Per la realizzazione della stazione "MIND – Merlata – Stephenson" è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, 6 milioni di euro per l'anno 2023, 8 milioni di euro per l'anno 2024 e 3,091 milioni di euro per l'anno 2025. All'onere si provvede mediante corrispondente riduzione per gli anni 2022 e 2023 del fondo di cui all'art.10, comma 5, del decreto- legge 29 dicembre 2004, n.282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004 e per gli anni 2024 e 2025 a valere sulle risorse di cui al comma 395, articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234.».

8.0.1

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 8-bis.***(Mobility management)*

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile 12 maggio 2021, n. 179;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobility management*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di *mobility manager*, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale.

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106, non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale 12 maggio 2021, n. 179, sono aggiunte in fine le seguenti parole: ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".».

8.0.2

BERUTTI

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei target previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni

per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto – legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di mobility management.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mobility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale".

4. Le risorse del fondo di cui all'art. 51 comma 9 della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'art. 7 comma 2 del Decreto Interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole ", compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità".».

8.0.3

CIOFFI, FEDE, VANIN

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di promozione della mobilità sostenibile casa-lavoro tramite incentivi di mobility management)

1. Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile mediante il rafforzamento dell'efficacia delle politiche di *mobility management*, i piani di spostamento casa-lavoro adottati ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e i piani di spostamento casa-scuola, adottati ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, possono contenere, tra le misure utili a orientare i comportamenti dei dipendenti verso alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, anche l'erogazione di incentivi, rimborsi, buoni e contributi comunque denominati in favore del personale che sceglie forme di mobilità sostenibile per recarsi dall'abitazione alla sede di lavoro e viceversa. Per il personale dipendente delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, alle suddette somme, nei limiti delle risorse già disponibili a legislazione vigente, non si applicano le disposizioni e limitazioni stabilite dalle norme di legge e di contratto collettivo in materia di spesa di personale, di trattamenti economici e di welfare integrativo.

2. Al fine di favorire e semplificare l'attuazione di misure utili a orientare i comportamenti dei lavoratori verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore, contenute nei piani adottati dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni ai sensi dell'articolo 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, e nei piani di spostamento casa-scuola, adottati dagli istituti scolastici ai sensi dell'articolo 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, all'articolo 51, comma 2, alla lettera *d-bis*), del testo unico delle imposte sui redditi ("TUIR"), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo le parole: " del medesimo articolo 12 " sono aggiunte, in fine, le seguenti: ", ovvero per l'incentivazione del dipendente all'uso delle altre forme di mobilità sostenibile, in conformità alle misure contenute nei piani degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola del personale adottati dal datore di lavoro ai sensi della normativa vigente in materia".

3. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile e condivisa, all'articolo 51, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, dopo la lettera *d-bis*), è aggiunta la seguente: "*d-ter*) le somme erogate o rimborsate alla generalità o a categorie di dipendenti dal datore di lavoro o le spese da quest'ultimo direttamente sostenute, volon-

tariamente o in conformità a disposizioni di contratto, di accordo o di regolamento aziendale, non solo per abbonamenti ai mezzi pubblici regionali o interregionali, ma anche per l'acquisto, il noleggio e la fruizione condivisa in sharing di mezzi di trasporto quali auto, moto, scooter, e-bike in servizi aziendali (*corporate sharing*), dal dipendente e dai familiari indicati nell'articolo 12 che si trovano nelle condizioni previste dal comma 2 del medesimo articolo 12, per una somma complessivamente di importo non superiore a Euro 1000,00 nel periodo d'imposta."

4. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.4

L'ABBATE, CIOFFI, FEDE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Misure urgenti per il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale, in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2012.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili con altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.».

8.0.5

FARAONE, GARAVINI, EVANGELISTA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 – 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e

comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione».

8.0.6

GALLONE, MALLEGGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 – 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.».

8.0.7

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 – 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa

intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.».

8.0.8

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può istituire, a decorrere dal 1° settembre 2022, uno o più Fondi finalizzati all'attivazione di Strumenti Finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del Regolamento UE n.1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i Fondi di cui al comma 1 avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 – 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei Fondi.

3. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legisla-

tivo 28 agosto 1997, n. 281 sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma precedente.

4. Le risorse dei Fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche delle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei Fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.».

8.0.9

DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

*(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati
dalla Pubblica Amministrazione)*

1. All'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, il comma 14 è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e, qualora siano tenuti, se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti al predetto obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati con una riduzione del 30%

del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."».

8.0.10

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

*(Quota di pneumatici ricostruiti acquistati
dalla Pubblica Amministrazione)*

1. Il comma 14 dell'articolo 52 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, come modificato dall'articolo 35, comma 3-*bis*, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, è sostituito dal seguente:

"14. Per finalità di tutela ambientale le amministrazioni dello Stato, delle regioni e degli enti locali e i gestori di servizi pubblici e di servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nell'acquisto di pneumatici di ricambio per le loro flotte di autovetture e di autoveicoli commerciali e industriali, riservano una quota all'acquisto di pneumatici ricostruiti, pari ad almeno il 30 per cento del totale. Se alla procedura d'acquisto di due o più pneumatici di ricambio di cui al primo periodo non è riservata una quota di pneumatici ricostruiti che rappresenti almeno il 30 per cento del numero complessivo di pneumatici da acquistare, la procedura è annullata per la parte riservata all'acquisto di pneumatici ricostruiti. I soggetti tenuti all'obbligo, qualora beneficino del rimborso trimestrale delle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione ai sensi dell'articolo 24-*ter* del decreto legislativo n. 504 del 1995, in occasione della comunicazione per il riconoscimento del rimborso devono dichiarare se sono tenuti a ottemperare agli obblighi di legge sull'acquisto di pneumatici ricostruiti e qualora siano tenuti se abbiano ottemperato all'obbligo. I soggetti che non abbiano ottemperato all'obbligo sono sanzionati con una riduzione del 10% del rimborso dovuto sulle accise per l'acquisto di gasolio per uso autotrazione. I soggetti tenuti all'obbligo che abbiano fornito una falsa comunicazione sono sanzionati a termini di legge. Le disposizioni del presente comma non si applicano agli acquisti di pneumatici riguardanti i veicoli di emergenza, i veicoli in uso al Ministero della difesa e i veicoli delle Forze di polizia."».

8.0.11

DI GIROLAMO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 8-bis.***(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)*

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.12

PERGREFFI, ARRIGONI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.13

MALLEGNI, GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito

d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.14

MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensa-

zione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.15

CONZATTI, EVANGELISTA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Credito d'imposta per l'acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della

legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:***«Art. 8-bis.***(Credito d'imposta acquisto gasolio commerciale per imprese di trasporto turistico di persone mediante autobus)*

1. Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto turistico su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 con mezzi di trasporto di ultima generazione Euro VI a bassissime emissioni inquinanti, è riconosciuto, per il periodo compreso tra il 3 agosto ed il 31 dicembre 2022, nel limite massimo di spesa di 7 milioni di euro, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura del 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto del gasolio commerciale utilizzato per la trazione dei predetti mezzi, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti europei provvede il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alle procedure di concessione, anche ai fini del rispetto del limite di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

3. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione pari a 7 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.17

CROATTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al presente articolo, pari a 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.18

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del de-

creto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.19

MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.20

MALLEGNI, GALLONE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale,

per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n.504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. All'onere di cui al comma 1, quantificato in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.21

CONZATTI, EVANGELISTA

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di accise sul gasolio commerciale usato come carburante per le imprese di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218)

1. Al fine di sostenere il settore dell'autotrasporto delle persone, le imprese esercenti trasporto turistico di persone mediante autobus ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, in ambito nazionale e internazionale, per il periodo compreso tra il 3 agosto 2022 ed il 31 dicembre 2022, sono equiparate ai soggetti di cui all'articolo 24-ter, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, ai fini dell'applicazione delle accise sul gasolio commerciale usato come carburante dai veicoli aventi classe di emissione "euro VI".

2. Agli oneri di cui al comma 1, quantificati in 4,5 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.22

BERUTTI

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine

del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".».

8.0.23

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-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.».

8.0.24

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-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.».

8.0.25

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".».

8.0.26

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6 bis: Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di *mobility management* e analisi dei flussi di mobilità".»

8.0.27

COLTORTI

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-bis

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.».

8.0.28

MALLEGNI, BARACHINI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Rafforzamento della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti)

1. Ai fini del consolidamento dei poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti previsto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, all'Autorità sono assegnate, a decorrere dal 1° gennaio 2023, ulteriori trenta unità di personale di ruolo a tempo indeterminato.

2. L'Autorità provvede al reclutamento del personale di cui al comma 1 nel rispetto dell'articolo 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

3. Il relativo onere grava sulle risorse proprie acquisite ai sensi dell'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nei limiti del contributo a carico degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica."».

8.0.29

NASTRI, RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Sviluppo della catena di approvvigionamento dell'idrogeno)

1. Al fine di promuovere azioni per sostenere la catena di approvvigionamento dell'idrogeno, incentivando gli investimenti privati, anche in sinergia tra investitori, partner governativi, istituzionali e industriali, nello stato di previsione del Ministero della Transizione ecologica è istituito un fondo denominato "Fondo per la promozione dell'idrogeno", con una dotazione di 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026. Il fondo può essere utilizzato per finanziare progetti nel settore dell'idrogeno e tecnologie innovative che siano solidi e sostenibili dal punto di vista finanziario, infrastrutture dedicate all'idrogeno, stazioni di rifornimento di idrogeno e progetti inerenti tutta la catena di approvvigionamento. Il fondo è integrato con risorse finanziarie derivanti da altri capitoli di bilancio e da fondi europei.

2. Con decreto del Ministro della Transizione ecologica, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti i criteri e le modalità per la presentazione dei progetti e l'assegnazione dei finanziamenti di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023, al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

8.0.30

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Modifiche al decreto legge 1° marzo 2022, n. 17)

1. Al decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente comma: "1-bis. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo

economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale.";

b) all'articolo 5, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".».

8.0.31

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo, inserire il seguente:

«Art. 8-*bis*.

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".»

8.0.32

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Articolo 8-*bis*

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022, n. 34 è aggiunto il seguente comma: "1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022, n. 34 è aggiunto il seguente comma: "2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Mini-

stro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n. 541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".».

8.0.33

GALLONE, MALLEGNI, BARACHINI, VONO, TOFFANIN, FERRO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n.25 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."».

8.0.34

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027";

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis. Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del

fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."».

8.0.35

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

1. All'articolo 18, comma 1, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, le parole: "i numeri 4 e 14 sono soppressi" sono sostituite dalle seguenti: "il numero 14 è soppresso ed il numero 4 è soppresso a decorrere dal 1° gennaio 2027".

2. All'articolo 18 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 dopo il comma 1 è inserito il seguente: "1-bis: "Agli oneri derivanti dall'utilizzo della misura agevolativa di cui al precedente comma, valutati in complessivi 23,65 milioni di euro per il primo trimestre 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del fondo per il finanziamento di esigenze indifferibili del Ministero dell'economia e delle finanze, di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190."».

8.0.36

PAPATHEU

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 8-bis.

(Iniziative a sostegno delle stagioni festivaliere promosse dalla Fondazione Taormina Arte Sicilia)

1. Al comma 1 dell'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238 sono aggiunte in fine le seguenti parole: "e per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 un contributo pari a 500 mila euro in favore della Fondazione Taormina Arte Sicilia da destinare, in pari quota, per la realizzazione del Festival Internazionale del Cinema di Taormina, del Festival Internazionale TaoArte e del Festival multidisciplinare e letterario TaoBuk Festival".

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo pari 500 mila euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024 si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo unico per lo Spet-

taolo di cui all'articolo 1 della legge 30 aprile 1985, n. 163, come ride-terminato dalla Tabella C della legge 28 dicembre 2015, n. 208.».

Art. 9.

9.1

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. Tutti i soggetti concessionari di spazi demaniali in ambito portuale, anche raggruppati in consorzio, possono promuovere o aderire, quali soci, alle comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del comma 2.

2-ter. Gli enti attuatori di cui all'articolo 2 del Decreto del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021, possono avvalersi dei consorzi e della comunità energetica di cui al comma 2 per la realizzazione e gestione degli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettera e) del Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 13 agosto 2021. In tal caso la comunità energetica rimane obbligata al rispetto del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove applicabile.».

9.2

D'ARIENZO

Dopo il comma 2, inserire i seguenti:

«2-bis. All'articolo 5, del decreto legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, dopo le parole: " lo schema di contratto di programma di cui all'articolo 15, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015 è trasmesso" sono inserite le seguenti: " alle competenti Commissioni parlamentari e";

b) il comma 3 è abrogato.

2-ter. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, riacquistano efficacia le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, vigenti fino alla data del 6 novembre 2021.».

9.3

SACCONI

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma."».

9.4

MARGIOTTA

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.».

9.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

«2-bis. All'articolo 25, comma 2-bis, del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4 convertito con modificazioni in legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere infine il seguente periodo: "Il decreto di cui al secondo periodo del presente comma stabilisce altresì le modalità di erogazione a titolo di acconto di quota parte degli incentivi di cui al terzo e quarto periodo del presente comma per ogni quadrimestre dell'anno di effettuazione dei trasporti ferroviari di cui medesimi periodi e l'erogazione del saldo en-

tro il 30 aprile dell'anno successivo a quello dell'effettuazione dei trasporti ferroviari di cui al presente comma.».

9.6

MARGIOTTA

Dopo il comma 6 inserire il seguente:

«6-bis. All'articolo 33 del decreto legge 30 aprile 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 giugno 2022, n. 79, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente: "4-bis. Il rispetto dei termini di cui al comma 3 è sottoposto al monitoraggio di un'apposita struttura tecnica istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che ha poteri di impulso e sollecito. In caso di inerzia nella conclusione del procedimento entro i suddetti termini, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili fissa un termine non superiore a venti giorni entro il quale il responsabile del procedimento deve adottare il provvedimento conclusivo. Decorso inutilmente tale termine, il Ministro provvede alla nomina di un Commissario ad acta, dandone comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri e alla Regione interessata; il Commissario ad acta provvede, subentrando quale responsabile del procedimento a concludere il procedimento entro i successivi sessanta giorni".».

9.7

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

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 inter-

venti, 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.».

9.8

PARRINI

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-*bis.* I prezzari regionali aggiornati entro il 31 luglio 2022 in ragione della necessità di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, cessano di avere validità entro il 31 dicembre 2022 e possono essere transitoriamente utilizzati fino al 31 marzo 2023 per i soli progetti esecutivi la cui data di approvazione sia intervenuta entro tale data. L’aggiornamento dei prezzari regionali effettuato entro il 31 luglio 2022, non si ap-

plica, indipendentemente dalla data di svolgimento della relativa gara, ai progetti approvati prima del 18 maggio 2022.».

9.9

DE ANGELIS, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

«7-bis. All' articolo 44, comma 7, lettera b), del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2023".».

9.10

GALLONE

Sostituire il comma 8 con i seguenti:

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

a) all'articolo 81:

1) il comma 1 è sostituito dal seguente: "Gli accertamenti tecnici previsti dal presente codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati sono effettuati da dipendenti appartenenti ai ruoli del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili della qualifica funzionale o dirigenti, muniti di diploma di laurea in ingegneria o architettura, ovvero diploma di perito industriale, perito nautico, geometra o maturità scientifica.";

2) il comma 2 è soppresso;

b) all'articolo 121:

1) 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 » "Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni alla data di entrata in vigore del presente Decreto Legge sono si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni da esaminatori";

2) al comma 5, le parole « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili »;

3) 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.

8-bis. Gli abilitati allo svolgimento delle funzioni, appartenenti al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge, si intendono regolarmente idonei allo svolgimento delle funzioni per accertamenti tecnici.».

9.11

FREGOLENT, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Al comma 8, alla lettera a) premettere la seguente:

«0a) dopo il comma 2 è inserito il seguente: "2-bis. Il conseguimento dell'idoneità di cui al comma 1 è subordinato al rilascio di un attestato di frequenza di un corso di primo soccorso, avente ad oggetto la manovra di Heimlich e il BLS (Basic Life Support – early Defibrillation), tenuto da medici, infermieri o soccorritori che abbiano frequentato i relativi corsi professionali, al fine di diffondere la cultura e l'organizzazione del primo soccorso e della rianimazione cardiopolmonare intra ed extra ospedaliera."».

9.12

SANTANGELO

Al comma 8, lettera a), dopo le parole: "e della mobilità sostenibili" aggiungere, in fine, le seguenti: "ed è aggiunto, infine, il seguente periodo: «Sono da ritenersi valide tutte le abilitazioni e qualifiche già conseguite dai dipendenti appartenenti al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."».

9.13

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Dopo il comma 8 aggiungere i seguenti:

«8-bis. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 le parole: "una indennità oraria commisurata alla diaria di missione" sono sostituite dalle seguenti: "i seguenti corrispettivi onnicomprensivi:

a) euro 450 lordi per ogni giornata completa di operazioni richieste in conto privato, comprensiva di seduta antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 225 lordi per ogni giornata di operazioni richieste in conto privato, in singola seduta antimeridiana o pomeridiana.";

b) dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

"I-bis. Tra delle attività richieste e remunerate ai sensi del comma 1, lettera a), può essere compresa anche l'attività di esaminatore nell'ambito di prove di controllo delle cognizioni presso un'aula esterna autorizzata.";

c) i commi 2, 3 e 4 sono soppressi.

8-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con l'obiettivo di massimizzare il livello di servizio reso all'utenza, è stabilito il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa o ogni singola seduta antimeridiana o pomeridiana, di cui ai commi 1, rispettivamente lettera a) e b), e 1-bis, dell'articolo 19 della legge 1 ottobre 1986, n. 870, come modificato dal comma 8-bis del presente decreto, nonché la data a decorrere dalla quale le disposizioni di cui al predetto articolo 19, comma 8-bis, sono applicabili.».

9.14

DRAGO, RUSPANDINI, TOTARO

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*)».

9.15

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8 del presente articolo, si applicano anche al personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore della presente disposizione.».

9.16

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, si intendono applicate anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.».

9.17

BARBONI, GALLONE, MALLEGNI, VONO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.».

9.18

MARGIOTTA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente decreto.».

9.19

VONO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.».

9.20

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le disposizioni dell'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 8, sono applicabili anche al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ora delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, formato ed abilitato alle funzioni di esaminatore prima della data di entrata in vigore del presente provvedimento.».

9.21

EVANGELISTA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Conservano la loro validità ed efficacia i corsi di qualificazione iniziale, di formazione periodica e gli esami di abilitazione di cui

all'articolo 121, comma 3, del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, sostenuti, prima del 16 giugno 2022, da parte del personale dipendente della pubblica amministrazione ma non appartenente al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.».

9.22

L'ABBATE, MATRISCIANO

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Le province italiane sono tenute a indire esami per il ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida entro e non oltre il 31 dicembre 2024 e a ripetere annualmente gli stessi. Entro il 31 dicembre 2024, è istituito un registro presso la motorizzazione civile contenente i nominativi dei soggetti ritenuti idonei al ruolo di insegnante e istruttore di scuola guida. Il predetto registro è aggiornato annualmente.».

9.23

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. Al fine di far fronte alla carenza di personale abilitato allo svolgimento delle prove per il conseguimento della patente di guida, in deroga alle disposizioni di legge, le direzioni territoriali delle motorizzazioni civili sono autorizzate a indire procedure di reclutamento del suddetto personale su base regionale.».

9.24

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 8 inserire il seguente:

«8-bis. All'articolo 5 della legge 8 agosto 1991, n. 264, al comma 4, dopo le parole "quindici anni" sono aggiunte le seguenti: "e agli operatori delle agenzie delle pratiche automobilistiche che siano in servizio da almeno vent'anni.».

9.25

COLTORTI

Al comma 9, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di sette giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse."».

9.26

RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

«c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di venti giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse."».

9.27

BERUTTI

Al comma 9, sostituire la lettera c), con la seguente:

"c) all'articolo 58, comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: "venti giorni" sono sostituite dalle seguenti: "sessanta giorni";

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Detto termine è di venti giorni per le prime iscrizioni delle unità stesse.".

9.28

CROATTI

Apportare le seguenti modifiche:

a) *al comma 9, dopo la lettera c), aggiungere, in fine, la seguente:*

«c-bis) all'articolo 58, comma 1-bis, sono aggiunte, infine, le seguenti parole: "e di prima immatricolazione";

b) *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

MARINELLO

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

CASTALDI

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 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

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

9.31

PAGANO

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 10, le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

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

9.32

RUSPANDINI

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 10), le parole: "e Monopoli" sono sostituite dalle seguenti: ", Monopoli e Termoli";

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

9.33

D'ALFONSO

Al comma 10, aggiungere in fine le seguenti parole:« e al punto 12) le parole: «e Ortona» sono sostituite dalle seguenti: «, Ortona e Vasto».

9.34

FARAONE, EVANGELISTA

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."».

9.35

MALLEGNI, TOFFANIN, VONO, GALLONE

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 legge di conversione del presente decreto, 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, del 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, quanto a 46.000,00 per il 2022 e 117.263,16 annui a decorrere dall'anno 2023 mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, quanto a 2.570,54 per il 2022 mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge n. 282 del 2004, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, 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.».

9.36

BERUTTI

Dopo il comma 10, aggiungere 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.».

9.37

RAUTI, RUSPANDINI

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.».

9.38

DE FALCO

Dopo il comma 10 inserire il seguente:

11. 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

CANGINI, MALLEGNI, BARACHINI, VONO

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.

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."

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».

9.40

MARGIOTTA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-*bis*. L'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2021, n. 380, è sostituito dal seguente:

«Art. 59. Laboratori

1. Agli effetti del presente testo unico, sono considerati laboratori ufficiali per l'esecuzione e certificazione delle prove e controlli di cui al successivo comma 2:

a) i laboratori dei politecnici, degli istituti universitari e dei dipartimenti universitari pubblici di architettura, geologia e ingegneria, secondo i rispettivi ordinamenti;

b) il laboratorio di scienze delle costruzioni del centro studi ed esperienze dei servizi antincendi e di protezione civile (Roma);

b-*bis*) il laboratorio dell'Istituto sperimentale di rete ferroviaria italiana spa;

b-*ter*) il Centro sperimentale dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) di Cesano (Roma), autorizzando lo stesso ad effettuare prove di crash test per le barriere metalliche.

2. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili autorizza, previa verifica dei requisiti in possesso del richiedente, con proprio decreto ai sensi del presente capo, altri laboratori ad effettuare e certificare:

a) prove sui materiali da costruzione;

- c) prove di laboratorio su terre e rocce;
- c-bis) prove e controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti

3. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili può avvalersi, mediante stipula di apposite convenzioni, dell'Ente unico nazionale di accreditamento nell'esercizio delle proprie funzioni di controllo, verifica e vigilanza sulla sussistenza e permanenza dei requisiti previsti da specifici provvedimenti adottati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il rilascio ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui al comma 2.

4. Le attività di laboratorio finalizzate alla certificazione delle prove sui materiali da costruzione, delle prove su terre e rocce, nonché delle prove e dei controlli in situ su strutture e costruzioni esistenti, effettuate dai laboratori di cui ai commi 1 e 2 ai fini della valutazione della sicurezza delle costruzioni, è un servizio di pubblica utilità.

5. Le prove di laboratorio effettuate sui campioni di materiale prelevati in situ dalle strutture in fase di realizzazione o dalle costruzioni esistenti, potranno essere certificate dai laboratori ufficiali di cui al co. 1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alla lettera a) del comma 2, a condizione che il prelievo sia stato effettuato e certificato dai laboratori ufficiali di cui al co.1 oppure dai laboratori autorizzati ad effettuare e certificare le prove di cui alle lettere a) e c-bis) del comma 2.».

9.41

STEFANO

Dopo il comma 10 aggiungere il seguente:

«10-bis. All'articolo 6, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, dopo la lettera b) è inserita la seguente: "b-bis) gli interventi di realizzazione e installazione di vetrate panoramiche amovibili e totalmente trasparenti, cosiddettevepa, dirette ad assolvere funzioni temporanee di protezione dagli agenti atmosferici, miglioramento delle prestazioni acustiche ed energetiche, riduzione delle dispersioni termiche, di parziale impermeabilizzazione dalle acque meteoriche, dei balconi aggettanti dal corpo dell'edificio o di logge rientranti all'interno dell'edificio, purché tali elementi non configurino spazi stabilmente chiusi con conseguente creazione di volumi e di superfici, come definiti dal Regolamento Edilizio Tipo, che possano generare nuova volumetria o comportare il mutamento della destinazione d'uso dell'immobile anche da superficie accessoria a superficie utile. Tali strutture devono favorire una naturale micro-aerazione che consente la circolazione di un costante flusso di arieggiamento a garanzia della salubrità dei vani interni domestici ed avere caratteristiche tecnico-costruttive e profilo estetico tali da ridurre

al minimo l'impatto visivo e l'ingombro apparente e da non modificare le preesistenti linee architettoniche."».

9.42

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

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

«10-bis. Le risorse assegnate 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 utilizzate per le finalità originariamente previste alla data di entrata in vigore della presente disposizione, possono essere riutilizzate dai medesimi Comuni beneficiari per la realizzazione di interventi comunque caratterizzati da finalità di interesse pubblico generale, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da inviarsi entro il termine del 31 dicembre 2022. Le modalità di inoltro delle istanze da parte dei Comuni, i contenuti delle medesime e i criteri per la riassegnazione delle risorse di cui al primo periodo sono definite con decreto direttoriale entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. 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».

9.43

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione della tratta tra Clusone e Ponte Nossola della strada statale 671 Valle Seriana, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

9.44

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. Ai fini della realizzazione del secondo lotto tra Cisano e Pontida sulla strada statale 342, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2022, per lo studio di fattibilità tecnica ed economica della suddetta opera. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari 2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

9.45

MARGIOTTA

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

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

9.46

CORTI, RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, RIPAMONTI

Dopo il comma 10, aggiungere il seguente:

«10-bis. All'articolo 43, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Ferma restando l'autorizzazione di spesa di cui al primo periodo, per le medesime finalità di cui al comma 1, possono altresì essere utilizzate le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili."».

9.47

DI GIROLAMO, FEDE, VANIN

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

FAGGI, ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

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

«10-bis. All'articolo 1, comma 26, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, 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".».

9.49

EVANGELISTA

Dopo il comma 10, inserire il seguente:

«10-bis. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole "50 per cento del", ovunque ricorrono, sono abrogate;

b) alla lettera c), inserire, infine, le seguenti parole: ", compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere"».

9.0.1

RUSPANDINI, TOTARO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 9-bis.**

1. Al fine di garantire il migliore raggiungimento dei *target* previsti nel PNRR relativamente alla mobilità sostenibile e l'utilizzo efficace delle risorse impegnate nel Piano, promuovendo una progressiva riduzione dell'uso individuale del traffico veicolare privato attraverso una più efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico di linea ed un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione annuale di euro 25 milioni per gli anni dal 2022 al 2030, di cui 15 milioni per le spese in conto capitale e 10 milioni per spese di parte corrente destinato all'erogazione di contributi in favore:

a) delle imprese e delle pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 229, comma 4, del decreto – legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale redatto secondo le linee guida di cui all'art 3 , comma 5 del decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021;

b) degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano ad adottare entro il 31 dicembre dell'anno precedente un piano degli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;

c) delle amministrazioni comunali per il rafforzamento delle azioni di *mobility management*.

I contributi sono destinati al finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili e tenuto conto di quanto disposto al punto c), delle misure di mobilità sostenibile, inserite nei piani di spostamento casa lavoro e casa scuola.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dei contributi per il tramite degli enti locali, nel cui territorio sono ubicati i soggetti beneficiari.

3. Il cinque per cento delle risorse di parte corrente rimane in capo al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili per le attività di monitoraggio dei progetti e degli obiettivi, la creazione di una rete di mo-

bility manager, il supporto tecnico e il dispiegamento uniforme sul territorio, la comunicazione istituzionale».

4. Le risorse del fondo di cui all'articolo 51, comma 9, della legge 23 luglio 2021, n. 106 non utilizzate nel 2021 possono essere utilizzate dai Comuni beneficiari per la medesima finalità anche nel 2022 e nel 2023.

5. All'articolo 7, comma 2, del decreto interministeriale n. 179/2021, alla fine del comma inserire le parole «, compreso il personale delle strutture in house e/o delle aziende partecipate pubbliche o delle agenzie di mobilità.».

9.0.2

DAMIANI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Promozione dell'Intermodalità porto-ferrovia)

1. All'articolo 13-*bis* del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

"2. Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

3. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

4. L'articolo 47 comma 11-*quater* del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è abrogato. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

5. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprehensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviarie, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

6. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento n. 1315/2013."

7. Agli oneri derivanti dai commi 3 e 5, pari a 23 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025 e a quelli derivanti dal comma 6, valutati in 20 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190"».

9.0.3

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:

«Art. 9-bis.

1. All'articolo 13-*bis* del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito con legge 20 maggio 2022, n. 51 sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole "può riconoscere" sono sostituite dalle parole "riconosce, fino al 31 dicembre 2025";

b) dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti commi:

"1-*bis* Con decreto direttoriale, da emanarsi entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le autorità di sistema portuale e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative della categoria dei Terminal Operators, fissa gli obiettivi di traffico ferroviario, anche differenziati per ciascun ambito portuale, l'entità e le modalità di determinazione dello sconto sul canone di concessione.

1-ter. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, viene istituito presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili un fondo di 2 milioni di euro avente la finalità di riequilibrare, qualora necessario, le minori risorse derivanti dal riconoscimento dell'incentivo previsto al comma 1.

1-quater. È abrogato l'art. 47 comma 11-quater del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Sino all'entrata in vigore della presente disposizione restano comunque validi gli sconti concessi dalle autorità di sistema portuale in virtù della disposizione di cui al primo periodo.

1-quinques. Qualora il traffico ferroviario in origine o destinazione da un porto collocato sulla rete Core o comprensive delle TEN-T, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, sia diretto verso, o provenga da, un interporto, o centro smistamento merci, collocato sulla medesima rete con modalità ferroviaria, la tariffa per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e la tariffa per l'erogazione delle operazioni di sbarco e imbarco sono compensate nella misura massima del 50% dallo Stato attraverso il fondo di cui al comma 3, incrementato per una somma pari a 20 milioni di euro per ciascun anno 2023, 2024, 2025. Con Decreto direttoriale sono stabilite le modalità e i tempi di accesso al fondo da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviari, dei gestori degli interporti e dei concessionari ex art. 18 legge n. 84/1994, anche raggruppati in consorzio.

1-sexies. I concessionari di spazi demaniali in ambito portuale ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 beneficiano di un credito d'imposta pari al 100% per i costi relativi alla realizzazione, rimessa in pristino e manutenzione straordinaria, delle infrastrutture ferroviarie localizzate sui terminali oggetto di concessione che consentano un collegamento con la rete ferroviaria di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013."».

9.0.4

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge n. 84 del 1994, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.

4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

9.0.5

DAMIANI, VONO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Adeguamento inflazione del canone demaniale portuale)

1. La misura unitaria del canone demaniale nei porti soggetti alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come previsto dall'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni ed integrazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, viene adeguata al tasso d'inflazione medio annuale calcolato dall'ISTAT nell'anno precedente a quello di applicazione.

2. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei concessionari ex art. 18 e 6 della legge n. 84 del 1994, localizzati sulle reti TEN-T, Core e Comprehensive, di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento non è applicato qualora l'ebitda dell'impresa concessionaria, nel medesimo periodo di cui al comma 1, non sia cresciuto in misura almeno pari al tasso di cui al comma 1.

3. Per gli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di favorire la ripresa del traffico passeggeri a seguito della pandemia da Covid 19, del conflitto bellico in Ucraina nonché al fine di promuovere il traffico merci sulle TEN-T

di cui al Regolamento 1315/2013/UE, l'incremento di cui al comma 1 non è applicato.».

9.0.6

BERUTTI

Dopo l'articolo, aggiungere il seguente

«Art. 9-bis.

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".».

9.0.7

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio

dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".».

9.0.8

DE LUCIA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 9-bis.

(Messa in sicurezza e adeguamento sismico degli edifici scolastici)

1. In considerazione delle difficoltà riscontrate dagli Enti Locali in conseguenza della situazione emergenziale derivante dalla pandemia da Covid-19, in deroga a quanto disposto dal decreto del Ministro dell'istruzione 11 novembre 2020, n. 158, gli enti locali beneficiari delle risorse relative al Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, per interventi di messa in sicurezza e di adeguamento sismico degli edifici scolastici ai sensi del decreto del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca 21 dicembre 2017, n. 1007, che si siano trovati nella necessità di richiedere una delocalizzazione dell'intervento di realizzazione, accedono ai predetti contributi e finanziamenti anche qualora la proposta di aggiudicazione degli interventi autorizzati sia stata adottata nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2021 e il 31 ottobre 2021.».

9.0.9

RUSPANDINI, TOTARO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 9-bis.**

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".».

9.0.10

RUSPANDINI, TOTARO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 9-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.».

9.0.11

BAGNAI, ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 9-bis.***(Incentivi per il settore energetico)*

1. I termini per la presentazione della comunicazione di cui all'articolo 36, comma 5, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n.157, sono riaperti dalla data in entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto fino alla data del 31 dicembre 2022.».

9.0.12

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 9-bis.***(Norma d'interpretazione autentica)*

1. L'articolo 5 del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, si interpreta nel senso che il credito d'imposta ivi previsto per i mesi di gennaio, febbraio e marzo 2022, è cedibile a terzi sino al 31 dicembre 2022 con le modalità previste dall'articolo 122 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.».

9.0.13

RUSPANDINI, TOTARO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 9-bis.**

1. All'articolo 1, comma 48, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sia nel primo che nel secondo capoverso, le parole "50 per cento del" sono soppresse. Allo stesso articolo, alla fine del paragrafo aggiungere

le seguenti parole: ",compresi gli interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclabili nuovi e già presenti, l'istituzione di strade a velocità ridotta e la dotazione di velostazioni e rastrelliere".».

Art. 10.

10.1

MARGIOTTA

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

«c-bis) All'articolo 53-bis, comma 6, le parole: "di cui ai commi 1 e 3" sono sostituite dalle seguenti: "di cui al comma 1"».

10.2

CIOFFI, VANIN

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

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

10.3

CIOFFI, VANIN

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. All'articolo 48, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n.108, le parole: "alla procedura di cui all'articolo 63 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 125, per i settori

speciali," sono sostituite dalle seguenti: "alla procedura di cui all'articolo 62 del decreto legislativo n. 50 del 2016, per i settori ordinari, e di cui all'articolo 124, per i settori speciali,".».

10.4

Giuseppe PISANI

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Al fine di permettere la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza degli edifici e del territorio, all'articolo 1, comma 148-ter, della legge 30 dicembre 2018 n. 145, è aggiunto, infine, il seguente periodo: "Non sono soggetti a revoca i contributi dell'anno 2019 le cui opere risultano affidate entro la data del 31 dicembre 2021".».

10.5

MARGIOTTA

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5."».

10.6

EVANGELISTA

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

«3-bis. All'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, dopo il quarto periodo aggiungere il seguente: "In ogni caso, le somme relative agli impegni contrattuali già assunti possono essere utilizzate a titolo di acconto, nelle more dell'approvazione dell'accesso ai Fondi di cui alle lettere a) e b) del comma 5"».

10.7

TOSATO, CANDURA, FREGOLENT, OSTELLARI, PIZZOL, VALLARDI, ZULIANI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

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"».

10.8

RUFA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI

Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:

«4-bis. Al fine di consentire la realizzazione degli interventi 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, 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, e 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 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156.

4-ter. 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 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.».

10.9

MANCA

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente: «4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi infrastrutturali necessari a garantire la riqualificazione, l’ammodernamento e la messa in sicurezza dell’autodromo di Monza in occasione del suo centenario, di cui al contributo per gli investimenti previsto dall’art. 1, comma 446, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 e dall’art. 4, comma 3 ter, del decreto legge 27 gennaio 2022, n. 4, convertito con legge 28 marzo 2022, n. 25, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati gli interventi infrastrutturali caratterizzati dall’urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, nonché da una modalità attuativa complessa anche in relazione al calendario degli impegni dell’Autodromo stesso, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell’incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.».

10.10

FERRARI

Dopo il comma 4, aggiungere il seguente: «4-bis. Al fine di realizzare celermente gli interventi di progettazione, affidamento e realizzazione del completamento del Ponte sul fiume Po tra i comuni di San Benedetto e Bagnolo San Vito, in provincia di Mantova, anche per il tratto di ponte in golenia, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono individuati i predetti interventi caratterizzati dall’urgenza e da un elevato grado di complessità progettuale ed esecutiva, per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di un Commissario straordinario che è disposta con il medesimo decreto. Il Commissario straordinario resta in carica fino al 31 dicembre 2025 e comunque fino alla conclusione dei suddetti interventi. In ragione della natura dell’incarico e del ruolo ricoperto al Commissario straordinario non spetta alcun compenso, indennità, rimborso spese o emolumento aggiuntivo.».

10.11

PAVANELLI, VANIN

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-bis. In relazione agli interventi di cui dall'Allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 maggio 2018, n. 76, sono sottoposte obbligatoriamente a dibattito pubblico le opere stradali che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 10 chilometri o con un valore di investimento pari o superiore a 300 milioni di euro, al netto di IVA del complesso dei contratti previsti.».

10.12

DI GIROLAMO, VANIN

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 2022, per l'attuazione di un Programma sperimentale denominato "DATECI SPAZIO" destinato ai comuni con popolazione superiore ai 300.000 abitanti.

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 termini, i contenuti e le modalità di presentazione da parte dei comuni delle proposte, corredate dal relativo cronoprogramma di attuazione;

b) l'entità massima del contributo riconoscibile per ciascun progetto, nonché i tempi e le relative modalità di erogazione;

c) i criteri per la valutazione delle proposte.

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 tec-

nico 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.

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 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 2022, si provvede a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 241, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

10.13

RIPAMONTI, BRUZZONE, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

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 del-

l'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 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;

c) 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.»

10.14

MARGIOTTA

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-*bis*. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-*bis*. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-

legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."».

10.15

FERRERO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

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

«5-bis. All'articolo 27 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica, dopo la parola: "concessioni" sono aggiunte le parole: "e di affidamenti";

b) dopo il comma 2, è inserito il seguente:

"2-bis. Al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici ed in considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza energetica nazionale, anche in attuazione del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), per i contratti di appalto di lavori, sottoscritti tra il 1° gennaio 2019 ed il 31 dicembre 2021 e funzionali all'esecuzione degli interventi di realizzazione, efficientamento o ripotenziamento di impianti di energia elettrica di potenza superiore a 300 MW termici, autorizzati ai sensi del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito dalla legge 9 aprile 2002 n. 55, anche strumentali alla produzione di nuova capacità di generazione elettrica di cui al decreto legislativo 19 dicembre 2003, n. 379, i committenti adeguano i prezzi dei materiali da costruzione e di produzione, riconoscendo un incremento pari alla differenza tra le risultanze dei principali indici delle materie prime rilevati da organismi di settore, o dall'Istituto Nazionale di Statistica, al momento della contabilizzazione o dell'annotazione delle lavorazioni eseguite, rispetto a quelli rilevati al momento della

sottoscrizione dei relativi contratti, nei limiti del 20%. Tale adeguamento è riconosciuto in relazione alle lavorazioni eseguite e contabilizzate, a seguito dell'emissione dei relativi ordini di acquisto, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, nonché a quelle eseguite o annotate fino al 31 dicembre 2022. Sono fatti salvi le clausole contrattuali e ogni altro atto che contenga condizioni più favorevoli. Dalla presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica."».

10.16

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo il comma 5 aggiungere il seguente:

«5-bis. Al fine di garantire l'accessibilità sostenibile in tempo utile per lo svolgimento dei Giochi olimpici invernali 2026, per le spese di progettazione degli interventi di riqualificazione Bergamo Lecco ex SS.639 dei Laghi di Pusiano e Garlate", Lotto funzionale "Lavello", è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro per l'anno 2022 e per l'anno 2023.».

Conseguentemente il Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è ridotto di 1,5 milioni per l'anno 2022 e 2023.

10.17

DAMIANI

Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

«5-bis All'articolo 12, comma 3, secondo periodo, del decreto legge 10 settembre 2021 n. 121, convertito con modificazioni dall'articolo 1, legge 9 novembre 2021, n. 156, le parole "entro sei mesi dalla pubblicazione del decreto" sono sostituite dalle seguenti "entro 12 mesi dalla pubblicazione del decreto".».

10.0.1

FARAONE, EVANGELISTA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 10-bis.***(Misure urgenti per gli interventi di particolare rilevanza statale e regionale)*

1. Al fine di promuovere le difficoltà in sede di approvazione e realizzazione delle opere, promuovendo un forte impatto economico e sociale, finalizzato a consentire lo sviluppo dell'economia in tutte le sue componenti, il Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con le Regioni competenti interessate, ovvero del Presidente della Giunta regionale, d'intesa con i competenti organi statali, se necessario e con gli enti locali interessati per quelle di interesse regionale, possono dichiarare la particolare rilevanza di interventi pubblici o privati o costituenti espressioni di partenariato pubblico/privato.

2. La dichiarazione della particolare rilevanza statale o regionale dell'intervento di cui al comma viene adottata su istanza dei soggetti pubblici o privati competenti o interessati, e contiene l'illustrazione delle finalità dell'intervento, la rilevanza delle sue ricadute sotto il profilo economico e sociale, l'analisi costi/benefici, il costo di massima degli interventi e le risorse disponibili per l'immediata esecuzione dell'intervento.

3. Con il provvedimento di cui al comma 2 è nominato un commissario per l'approvazione e la realizzazione dell'opera, in possesso di adeguata esperienza e qualificazione, il cui compenso è fissato con lo stesso provvedimento di nomina a valere sui fondi destinati all'esecuzione dell'opera. Il commissario nella sua attività utilizza la struttura degli enti pubblici istituzionalmente competenti senza maggiori costi per la finanza pubblica e svolge ogni attività di coordinamento e di promozione dell'opera in tutte le fasi approvative, autorizzative e realizzative.

4. Il Commissario nominato, previo esperimento di procedura concertativa cui partecipano tutti i soggetti pubblici competenti ai vari livelli istituzionali, statale, regionale e locale, previa conferenza da svolgersi in forma sincrona e contestuale ai sensi dell'articolo 14, comma 25 della legge 7 agosto 1990, n. 241, approva il progetto definitivo dell'intervento con effetto, per quanto necessario, di dichiarazione di pubblica utilità e di variante agli strumenti territoriali, urbanistici e programmatori, in deroga alle norme ordinarie sul regime delle competenze.

5. Le procedure per la valutazione di impatto ambientale relative alle opere necessarie per gli interventi di rilevanza statale e regionale sono disciplinate dagli articoli 182, 183, 184 e 185 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 153 nonché, per le opere gli impianti e le infrastrutture necessari alla realizzazione dei progetti strategici per la transizione energetica del Paese inclusi nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)

e al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), predisposto in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999 e le opere ad essi connesse, dagli articoli 17 e 18 del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77.

6. Il Commissario cessa dalla carica con l'avvenuta realizzazione dell'intervento previsto.

7. Il termine per le impugnative degli atti adottati dal Commissario sono fissati in 30 giorni e i ricorsi, anche ove contenenti richiesta di provvedimenti cautelari, devono essere decisi in Camera di Consiglio del Giudice Amministrativo competente nel termine perentorio di 60 giorni dal loro deposito.

8. Ai fini del rispetto delle disposizioni di cui al comma precedente, i termini processuali sono così fissati:

- a) giorni 5 dalla notifica per il deposito del ricorso;
- b) giorni 10 dalla notifica e/o giorni 5 dal deposito del ricorso per la costituzione delle altre parti mediante atti di costituzione motivato;
- c) giorni 20 dalla notifica e/o 15 dal deposito per la presentazione di nuovi documenti;
- d) giorni 30 dalla notifica e/o 25 dal deposito per le difese conclusive;
- e) giorni 40 dalla notifica e/o 35 dal deposito per le memorie di replica;

9. In caso di provvedimento cautelare anteriore alla Camera di Consiglio, l'efficacia dello stesso deve essere subordinata alla presentazione di idonea cauzione di ammontare determinato con riferimento al valore del presunto pregiudizio economico che ne potrebbe derivare al soggetto interessato e inappellabilmente deciso dal giudice che ha emesso il provvedimento.

10. La decisione assunta in Camera di Consiglio è depositata entro 10 giorni dall'ultimo documento depositato nei termini di cui al precedente comma 8.

11. In caso di giudizio di appello si applicano i medesimi termini di cui ai commi 7, 8 e 10 del presente articolo.

12. In caso di definitivo rigetto dell'impugnativa di cui al comma 7, i soggetti proponenti sono responsabili dei pregiudizi derivanti dai provvedimenti giudiziali adottati su loro istanza. La relativa domanda di risarcimento appartiene alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo.».

10.0.2

MIRABELLI, MARGIOTTA, MANCA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 10-bis.***(Disposizioni urgenti per i territori colpiti da eventi sismici)*

1. Al fine di favorire il completamento del processo di ricostruzione nei territori colpiti da eventi sismici, anche in relazione agli obiettivi strategici degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale per gli investimenti complementari, al comma 1, dell'art. 20-bis, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 dicembre 2021, n. 233, dopo le parole: "e ai comuni della città metropolitana di Catania di cui all'allegato 1 annesso al decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55" sono aggiunte le seguenti: ", nonché ai comuni interessati da eventi sismici per i quali sia intervenuta la deliberazione dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, non ricompresi nei crateri sopra indicati, limitatamente agli edifici classificati alla data del 31 dicembre 2021 con esito C o E ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 5 maggio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 2011, e del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2015."

2. Al comma 2 dell'articolo 11-bis del decreto legislativo 12 maggio 2016, n. 90, le parole: "dal 24 agosto 2016" sono sostituite dalle seguenti: "dal 6 aprile 2009" e le parole: "31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2026".».

10.0.3

RICCIARDI

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:***«Art. 10-bis.***(Disposizioni in materia di recupero del patrimonio edilizio)*

1. Al fine di reperire le risorse necessarie a finanziare il recupero del patrimonio edilizio dello Stato, anche in conseguenza della crisi economica generata dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dall'aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime, il Ministero dell'Economia e

delle Finanze è autorizzato a incrementare il volume di conio delle monete per collezionisti in euro, definite dal comma 5 dell'articolo 87 della legge 27 dicembre 2002, GIORNn. 289, che hanno corso legale solo in Italia.

2. La Banca d'Italia, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa comunicazione alla Banca Centrale Europea e al Ministero dell'economia e delle finanze, modifica il volume di conio per il 2022 per le monete da collezione pari ad almeno 400.000.000,00 di euro. Con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze la gestione, realizzazione e vendita sono affidate al Dipartimento del Tesoro ed alla Zecca di Stato, nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Il Dipartimento del Tesoro, di concerto con le amministrazioni pubbliche interessate, è autorizzato a definire ed emettere le monete da collezione in taglio da euro 5 – 10 – 20 – 50, e a rappresentare graficamente sulle facce delle monete, gli edifici storici del patrimonio pubblico oggetto di recupero e valorizzazione, in versione normale e fior di conio, millesimo 2022, da cedere sfuse o in appositi contenitori, ad enti, associazioni e privati italiani o stranieri.

4. Presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è istituito un fondo con una dotazione di 500.000 euro per l'anno 2022, alimentato con le maggiori entrate derivanti dall'attuazione del presente articolo. Con decreto del Ministro dell'Economia e delle finanze si provvede al riparto del fondo tra le istituzioni pubbliche proprietarie degli immobili o delle opere d'arte commemorate, al fine di recuperare e valorizzare il patrimonio edilizio ed artistico.»

10.0.4

CAMPAGNA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata)

1. Al fine di favorire l'incremento dell'offerta di alloggi in locazione per uso residenziale di lunga durata, la residenzialità nei centri storici e di tutelare il patrimonio storico-artistico e ambientale, i comuni di cui all'articolo 59, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, possono:

a) integrare i propri strumenti urbanistici con specifiche disposizioni per individuare, in modo differenziato per ambiti omogenei e nel ri-

spetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e non discriminazione, con particolare riguardo al centro storico, i limiti massimi e i presupposti previsti per la destinazione degli immobili residenziali ad attività di locazione breve di cui all'art 4 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito in legge 21 giugno 2017, n. 96. Le disposizioni di cui al primo periodo tengono conto della funzione di integrazione al reddito della locazione breve per i soggetti che svolgono tale attività in relazione ad una sola unità immobiliare.

b) stabilire, con specifiche disposizioni regolamentari, che lo svolgimento dell'attività di cui alla lettera a) per oltre 120 giorni, anche non consecutivi, di ogni anno solare, sia subordinato al mutamento di destinazione d'uso e categoria funzionale dell'immobile.

2. Il Regolamento di cui al comma 1 è aggiornato periodicamente in considerazione dell'andamento della popolazione residente ed adottato nel rispetto della legge regionale in materia.».

10.0.5

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di ricezione del segnale televisivo satellitare)

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radio-elettivamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.».

10.0.6

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 21, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente: "b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché' le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, è aggiunto il seguente comma: "3. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".».

10.0.7

PEROSINO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Disposizioni in materia di appalti pubblici di lavori)

1. Per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, in relazione agli appalti pubblici di lavori, ivi compresi quelli affidati a contraente generale, aggiudicati sulla base di offerte, con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2022 in deroga alle previsioni di cui all'articolo 23, comma 16, terzo periodo, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016, e limitatamente all'anno 2022, gli enti pubblici non tengono conto dei prezziari in uso.».

10.0.8

MIRABELLI, MARGIOTTA, MANCA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Disposizioni urgenti per l'affidamento di appalti pubblici nel settore della cultura)

1. All'articolo 38 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, dopo il comma 1-bis è inserito il seguente: "1-ter. A fine di ottimizzare le procedure di affidamento degli appalti pubblici per la realizzazione delle funzioni di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, a decorrere dal 1° settembre 2022, la società Ales S.p.A. è qualificata di diritto centrale di committenza e può svolgere attività di centralizzazione delle committenze per conto del Ministero della cultura e per conto delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori operanti nel settore della cultura e tenuti al rispetto delle disposizioni di cui al presente codice.

2. Fino al 31 dicembre 2026, entro le soglie previste dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, anche gli uffici periferici del Ministero della cultura, di cui all'articolo 39, comma 1, lettere b), f), g) e h), del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 2 dicembre 2019, n. 169, possono, sentito il Segretariato regionale competente, svolgere le funzioni di stazione appaltante per l'acquisto di forniture, servizi e lavori."».

10.0.9

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:***«Art. 10-bis.**

1. Al fine di realizzare un'opera di manutenzione straordinaria delle caserme situate in edifici di interesse storico, il Ministro della difesa, d'intesa con le competenti Soprintendenze, può avvalersi di un fondo istituito presso il Ministero stesso, denominato " Fondo per la ristrutturazione delle caserme site in edifici di interesse storico, con una dotazione di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023, 2024.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 5 milioni di euro per gli anni 2022, 2023, 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

10.0.10

MARGIOTTA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 10-bis.***(Gestione del fondo salva opere)*

1. All'articolo 47, comma 1-ter, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, dopo il quinto periodo è inserito il seguente: "Nelle ipotesi in cui ai soggetti beneficiari del fondo, a seguito dell'adozione del decreto di omologazione del concordato ai sensi dell'articolo 180 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, siano assegnati azioni o strumenti finanziari partecipativi, il Ministero, su richiesta del beneficiario, detiene le azioni o gli strumenti finanziari partecipativi al medesimo assegnati in esecuzione della proposta di concordato preventivo. Tale acquisizione determina la riammissione al fondo del beneficiario e, nei limiti delle risorse disponibili, l'inserimento del beneficiario stesso nel primo piano di riparto approvato successivamente all'acquisizione delle azioni o degli strumenti finanziari partecipativi da parte del Ministero."».

10.0.11

MANCA, MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Misure per la realizzazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile)

1. Al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa e la sinergia nei processi istituzionali e digitali afferenti ad ambiti affini, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale, mediante la stipula di apposite convenzioni, dell'Automobile Club d'Italia per l'attuazione di progetti inerenti alla mobilità sostenibile previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza o da altre iniziative progettuali.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede utilizzando le risorse finanziarie assegnate nell'ambito del sub-investimento 1.4.6 della Missione 1 – Componente 1 – Asse 1 del Piano nazionale di ripresa e resilienza, nonché di ulteriori fondi europei laddove disponibili».

10.0.12

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 10-bis.

(Disposizioni urgenti relative alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione)

1. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, è incrementata, per l'anno 2022, di euro 66 milioni.

2. L'incremento dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1 è destinato in via esclusiva alla realizzazione dei lavori definitivi della tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione.

3. Ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, valutati in 66 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 255, primo periodo della legge 30 dicembre 2018, n. 145.».

10.0.13

FERRERO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 10-bis.**

1. Il fondo di cui all'articolo 1, comma 891, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, è incrementato di 3 milioni di euro per l'anno 2022 e 3 milioni di euro per l'anno 2023, da destinare esclusivamente alla messa in sicurezza del Ponte sul Fiume Dora Baltea di svincolo dell'Autostrada A5 del comune di Quincinetto.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Art. 11.**11.1**

PARAGONE, MARTELLI, DE VECCHIS, GIARRUSSO

*Sopprimere il comma 1.***11.2**

LOREFICE

*Al comma 1, sopprimere la lettera a).***11.3**

MALAN, RUSPANDINI, TOTARO

Al comma 1, lettera a), sopprimere il numero 1).

11.4

BOLDRINI, IORI

Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022»

b) alla lettera b), sostituire le parole: « 30 settembre 2022» con le seguenti: «31 dicembre 2022».

11.0.1

CAMPARI, SAPONARA, PERGREFFI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11-bis.

1. Il corridoio Plurimodale Tirreno Brennero – Raccordo Autostradale A15 Fontevivo (PR) – A22 Nogarole Rocca (VR), cosiddetto Ti-Bre, è ritenuto intervento infrastrutturale strategico e prioritario per le attività economiche dell'area e per lo sviluppo infrastrutturale, industriale ed economico del Paese. Ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'Intesa con le Regioni interessate, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze è disposta la nomina di un Commissario straordinario per il completamento della realizzazione dell'asse autostradale Ti-bre e dei relativi raccordi. A tal fine, è autorizzata la spesa di 200 milioni di euro per l'anno 2022, 100 milioni di euro per l'anno 2023 e 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2027, quale contributo pubblico per la progettazione e realizzazione del secondo e terzo lotto dell'Autostrada Tirreno – Brennero – Ti-Bre, e dei relativi raccordi. All'onere derivante dal presente comma, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

11.0.2

TESTOR, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 11-bis.***(Finanziamento di interventi all'interno delle scuole di province e città metropolitane)*

1. All'articolo 1, comma 533, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, alla fine della lettera a) è aggiunto il seguente periodo: "Ai finanziamenti aggiuntivi disposti con il periodo precedente accedono anche le Province autonome di Trento e di Bolzano.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 91,2 milioni di euro per l'anno 2022, si provvede:

a) Nel limite di 45 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

b) Nel limite di 46,2 milioni di euro, 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.».

Art. 12.**12.1**

NUGNES, LA MURA

*Sopprimere l'articolo.***12.2**

EVANGELISTA, CONZATTI

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12. – (Misure in materia di funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e della Commissione tecnica PNRR-PNIEC) – 1. Le risorse di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono destinate, nel limite di 12 milioni di euro annui a decorrere dal 2022, al corretto funziona-

mento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS e della Commissione PNRR-PNIEC.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e non devono derivare incrementi delle tariffe poste a carico dei soggetti che propongono di sottoporre un progetto a valutazione d'impatto ambientale.

3. 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 parola "parere".».

12.3

GIROTTI, COLTORTI, LUPO, DI GIROLAMO, CIOFFI, FEDE, VANIN

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 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, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022.

2. All'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, ultimo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere";

b) al comma 5, secondo periodo, la parola: "provvedimento" è sostituita dalla seguente: "parere".».

12.4

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 12. – 1. Al fine di consentire il corretto funzionamento della Commissione tecnica VIA e Commissione PNRR-PNIEC, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e' autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. All'articolo 8, comma 2, ultimo periodo e comma 5, ultimo periodo, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la parola "provvedimento" e' sostituita dalla parola "parere".».

12.5

RUSPANDINI

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 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, a valere sulle tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 8 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2022. 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 parola "parere".».

12.6

MARGIOTTA

Apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma 1, sostituire le parole:* «ad integrazione delle risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è autorizzata la spesa di 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 1,5 milioni di euro annui» *con le seguenti:* «le risorse di cui all'articolo 8, comma 5, decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono incrementate di 3,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3,5 milioni di euro annui».

b) *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 dalle seguenti: "parere".».

12.7

GIROTTO

Al comma 1, sostituire, ovunque ricorrano, le parole: «1,5 milioni di euro» *con le seguenti:* «3,5 milioni di euro».

12.8

MARGIOTTA

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. L'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, penultimo periodo, limitatamente ai compensi spettanti ai componenti della Commissione VIA VAS, si interpreta nel senso che il compenso spettante a ciascun membro della Commissione VIA VAS, corrisposto a seguito dell'adozione del provvedimento finale, resta comunque riferito all'anno in cui è stato adottato il relativo parere.».

12.9

MARGIOTTA

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. A richiesta del Ministero della transizione ecologica, gli oneri istruttori di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, nei limiti del 10 per cento dell'importo relativo al singolo progetto, possono essere corrisposti, da proponenti che siano società a capitale interamente pubblico, nella forma di comodato di dotazioni tecnologiche, con relativo servizio di assistenza, di documentato valore economico equivalente. Le dotazioni di cui al periodo precedente possono essere utilizzate esclusivamente dalla Commissione Via Vas, dalla Commissione Pnrr-Pniec, dai relativi uffici di supporto e dalla corrispondente direzione generale.».

12.10

GIROTTI

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«1-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2023, per le tariffe di cui all'articolo 33, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, si procede secondo le modalità previste dall'articolo 33, comma 3-bis, quinto e sesto periodo del medesimo decreto.».

12.11

ASTORRE

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. All'articolo 242-ter, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo le parole: "possono essere realizzati i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza," sono aggiunte le seguenti: "i progetti innovativi non inseriti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza con obiettivi specifici riconducibili alle misure previste in una o più missioni del Piano così come delineati nell'allegato alla Decisione di esecuzione del Consiglio Ecofin del 13 luglio 2021".».

12.12

MARGIOTTA, D'ALFONSO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022 sono prorogati al 31 dicembre 2023, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.».

12.13

DAMIANI

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

«1-bis. Al fine di conseguire il perseguimento degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, quali il perfezionamento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2023, previsti dal PNRR, sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali in scadenza entro il 31 dicembre 2022, presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel PNRR.».

12.14

D'ALFONSO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:« Sono prorogati al 31 dicembre 2023 i contratti dei dirigenti generali, in scadenza entro il 31 Dicembre 2022, in servizio presso le sedi territoriali delle Amministrazioni attuatrici preposte alla gestione e attuazione degli interventi previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.».

12.15

MARGIOTTA

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:« 1-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, il numero dei componenti della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC è elevato da 40 a 45.».

12.0.1

GALLONE, MALLEGGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale

e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.».

12.0.2

MARGIOTTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.».

12.0.3

EVANGELISTA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.».

12.0.4

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente articolo:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque

denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.».

12.0.5

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali e tenuto conto anche delle difficoltà derivanti dall'eccezionale rincaro delle materie prime, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti sottoscrittori, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti e gli obblighi assunti con gli accordi di programma, le convenzioni urbanistiche ovvero gli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, in corso di efficacia alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 e in applicazione dei principi di efficienza, efficacia ed economicità dell'azione amministrativa nonché dei principi di collaborazione e buona fede nei rapporti tra privati e pubblica amministrazione di cui all'articolo 1, comma 2-bis della Legge 7 agosto 1990, n. 241, le amministrazioni valutano la coerenza degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori con l'oggettiva funzione economico-sociale e la complessiva remuneratività dell'operazione per assicurare l'equilibrata attuazione del programma negoziale con riguardo sia agli interessi del privato, che della pubblica amministrazione.».

12.0.6

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni per agevolare la rigenerazione urbana)

1. Al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 3, comma 1, lettera d) sostituire il sesto periodo con il seguente periodo: "Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a tutela ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia diversi da quelli previsti dall'articolo 10, comma 1, lettera c), del presente testo unico, soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi di volumetria, previa autorizzazione da parte dell'ente preposto alla tutela e nei soli casi in cui gli interventi siano consentiti dagli strumenti urbanistici comunque denominati e dalle previsioni legislative regionali o statali;"

b) all'articolo 10, comma 1, lettera c), sostituire le parole da "gli interventi di ristrutturazione edilizia" fino a "incrementi di volumetria" con le seguenti: "gli interventi di ristrutturazione edilizia che comportino la demolizione e ricostruzione o il ripristino di edifici, crollati o demoliti, sottoposti a tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ove non siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e siano previsti incrementi di volumetria."».

12.0.7

GALLONE, MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è così modificata:

"la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché' le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (di seguito: ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)".

2. All'articolo 33 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, aggiungere il seguente comma 3: "Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".».

12.0.8

ASTORRE, MANCA, PITTELLA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni in materia di comunità energetiche rinnovabili)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 31, comma 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:
"b) la comunità è un soggetto di diritto autonomo, in cui l'amministrazione comunale ha potere di indirizzo e pianificazione, e in cui l'esercizio

dei poteri di controllo fa capo esclusivamente a persone fisiche, PMI, enti territoriali e autorità locali, ivi incluse le stesse amministrazioni comunali, gli enti di ricerca e formazione, gli enti religiosi, quelli del terzo settore e di protezione ambientale nonché le amministrazioni locali contenute nell'elenco delle amministrazioni pubbliche divulgato dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT) secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, che sono situate nel territorio degli stessi Comuni in cui sono ubicati gli impianti per la condivisione di cui al comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 33, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Al fine di ottimizzare le configurazioni realizzate in attuazione del presente Capo, i gestori di servizi energetici e di gas comunicano annualmente ai Comuni i dati relativi ai consumi di energia e di gas di tutte le utenze allacciate relative al territorio di competenza di ciascuna amministrazione comunale".».

12.0.9

IANNONE, RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis

(Comunità Energetiche)

1. Al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 5, comma 4, le parole: "pari o inferiore a 1 MW" sono sostituite dalle seguenti: "pari o inferiore a 3 MW";».

12.0.10

GALLONE, MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. All'articolo 4 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"1-*bis*. Tra le imprese considerate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 di cui al comma 1 sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".

2. All'articolo 5 del decreto-legge 1° marzo 2022 n. 17, convertito in legge 27 aprile 2022 n. 34 è aggiunto il seguente comma:

"2-*bis*. Tra le imprese considerate al comma 2, di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della transizione ecologica 21 dicembre 2021, n.541, sono inserite anche le aziende di trasporto pubblico locale".».

12.0.11

GALLONE, MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*.

1. All'articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, e modificato dall'articolo 32-*ter* del decreto-legge 31 maggio 2021 n. 77, alla fine del comma 14 aggiungere le seguenti parole: "Anche al fine di accelerare l'attuazione della Missione M2C2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, gli operatori che intendano investire per l'infrastrutturazione elettrica urbana e metropolitana presentano all'amministrazione comunale e alla città metropolitana, laddove presente, un piano dettagliato con la mappatura delle installazioni, corredato dalle rappresentazioni digitali in formato cartografico che riportino anche le relative coordinate geolocalizzate delle colonnine".».

12.0.12

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione

della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, ?incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato

con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.».

12.0.13

BERUTTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Incentivazione all'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari ed alla riduzione volontaria dell'offerta di trasporto)

1. Per l'esodo volontario di autotrasportatori monoveicolari finalizzato alla razionalizzazione dell'offerta di autotrasporto ed alla riduzione della capacità di trasporto complessiva, sono concessi contributi a favore di imprenditori che rinuncino volontariamente all'attività di autotrasporto.

2. La liquidazione dei contributi è subordinata congiuntamente:

a) alla cessazione definitiva dell'attività sia direttamente che indirettamente;

b) alla cancellazione dal registro delle imprese o dall'albo delle imprese artigiane e dall'albo degli autotrasportatori. La cancellazione dall'albo degli autotrasportatori ha effetto per dieci anni e inibisce all'interessato di figurare quale socio, direttamente o indirettamente, in aziende che siano iscritte o che intendano iscriversi all'albo degli autotrasportatori.

3. Possono usufruire dei contributi gli imprenditori che si trovino nelle seguenti condizioni:

a) esercitino l'autotrasporto di cose per conto di terzi senza lavoratori dipendenti, avendo in disponibilità un solo autoveicolo, o un solo complesso veicolare, di massa complessiva superiore a 1,5 tonnellate e che risultino iscritti all'albo degli autotrasportatori da almeno dieci anni alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto;

b) nei trenta mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto presentino domanda di cessazione dell'attività e contestuale richiesta di cancellazione dall'albo degli autotrasportatori, con effetto dalla data di ammissione al contributo.

4. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto direttoriale, provvede a definire le modalità operative del soggetto gestore individuato nella società RAM spa, senza che ciò importi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, ?incaricata di deliberare, previa istruttoria, l'ammissione degli imprenditori agli interventi finanziari previsti dal presente articolo, nei limiti delle risorse autorizzate e tenuto altresì conto dell'età e del periodo di attività.

5. Il contributo è riconosciuto nella misura forfettaria di 5.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 1,5 tonnellate e non superiore a 3,5 tonnellate, di 6.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 3,5 tonnellate e non superiore a 11,5 tonnellate e di 10.000 euro per ciascun operatore con iscrizione all'albo degli autotrasportatori per un veicolo di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate. Il contributo è erogato in unica soluzione entro e non oltre centottanta giorni dalla deliberazione favorevole del Comitato di cui al comma 4. Ai fini dell'applicazione dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, gli importi di cui al presente comma sono equiparati ai redditi indicati all'articolo 16, comma 1, lettera g), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 10 milioni di euro per l'anno 2022 e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.».

12.0.14

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, è inserita la seguente lettera: "dd-*bis*) 'bioidrogeno': idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) l'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le parole "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39, comma 1, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas";

d) all'articolo 39, comma 3, alla lett. a), la parola "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lettera b) le parole "del biogas" sono sostituite con le parole "dei biogas";

e) all'articolo 39, comma 5, alla lett. a), le parole "il biogas" sono sostituite con le parole "i biogas";

f) all'articolo 39, comma 7, le parole "del biogas" sono sostituite dalle seguenti "dei biogas".».

12.0.15

GALLONE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-*bis*.

(Promozione del bioidrogeno per i trasporti sostenibili)

1. Al fine di promuovere nel settore trasporto, accanto al biometano e ai combustibili gassosi da fonti rinnovabili di origine non biologica, l'implementazione di progetti di bioidrogeno, combustibile e carburante gassoso originato dalle biomasse, al decreto legislativo 8 novembre 2021 n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera dd), è inserita la seguente: "dd-*bis*) 'bioidrogeno': idrogeno appartenente alla famiglia dei biogas comunque originato dalla biomassa";

b) all'articolo 11, comma 2, dopo le parole "possibilità di estensione del predetto incentivo tariffario" sono inserite le seguenti "ad altri biogas, in particolare il bioidrogeno e" e dopo la parola "combustibili" sono aggiunte le parole "e carburanti";

c) all'articolo 39:

1) comma 1, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti "i biogas" e alla lettera b) la parola: "biogas" è sostituita con le seguenti: "i biogas";

2) al comma 3, alla lettera a), la parola: "biogas" è sostituita con le parole "i biogas" e alla lett. b) le parole: "del biogas" sono sostituite con le parole: "dei biogas";

3) al comma 5, alla lettera a), le parole: "il biogas" sono sostituite con le parole: "i biogas";

4) al comma 7, le parole: "del biogas" sono sostituite dalle seguenti: "dei biogas".».

12.0.16

RUSPANDINI, TOTARO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Al fine di consentire la compatibilità della stazione di Ventimiglia all'alimentazione elettrica del parco rotabile ferroviario destinato al servizio di trasporto pubblico locale di competenza della regione Liguria, nella tratta Genova-Ventimiglia, nonché di garantire la regolarità e la continuità dei relativi servizi ferroviari, è autorizzata la spesa di 3.000.000 di euro per l'anno 2022. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 3.000.000 di euro per l'anno 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 47 comma 10 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.».

12.0.17

PERGREFFI, CORTI, CAMPARI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

*(Misure di accelerazione degli interventi infrastrutturali
in materia trasmissione televisiva)*

1. Al fine di consentire ai comuni, comunità montane o ad altri enti locali o consorzi di enti locali non rientranti nella zona di coordinamento radioelettrico internazionale concordata con i Paesi radio-elettricamente confinanti, la prosecuzione della trasmissione via etere simultanea ed integrale dei programmi televisivi diffusi in ambito nazionale e locale ai sensi

dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 208 del 2021 e garantire la continuità della fruizione dei programmi televisivi della popolazione residente in aree, nelle quali gli interventi infrastrutturali necessari per la ricezione del segnale televisivo non risultano sostenibili economicamente, è autorizzata la spesa di 2.5 milioni di euro per l'anno 2022 per l'adeguamento degli impianti di trasmissione autorizzati da riattivare nelle suddette zone con un limite massimo dell'ottanta per cento delle spese sostenute e comunque per un importo non superiore a diecimila euro.

2. Con decreto del Ministro dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le modalità operative e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1.

3. In caso di acquisto di apparecchio di ricezione televisiva via satellite il contributo di cui all'art. 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è innalzato fino ad un importo di euro 50.

4. Alla copertura degli interventi di cui ai commi 1 e 3 sono destinati rispettivamente 2,5 milioni e 7,5 milioni a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 1039, lettera c), della legge 27 dicembre 2017, n. 205.».

12.0.18

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA, RIPAMONTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Al fine di sostenere le attività imprenditoriali del comparto turistico-ricettivo danneggiate dall'epidemia di COVID-19 e dalla grave crisi internazionale in atto in Ucraina, le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, si applicano, dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2022, alle imprese operanti nel settore del turismo. A tal fine, le imprese di cui al primo periodo provvedono alla comunicazione, da far pervenire al soggetto finanziatore entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, secondo le medesime modalità di cui al comma 2 del citato articolo 56.

2. La misura di cui al comma 1 è disposta nei limiti e alle condizioni stabilite dalle norme dell'Unione europea in tema di aiuti di Stato.».

12.0.19

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Al fine di sostenere e garantire l'occupazione nel settore del turismo, i lavoratori delle imprese facenti parte della filiera turistica, percettori di una o più misure di sostegno al reddito, possono continuare a svolgere la propria attività lavorativa percependo un compenso economico ai sensi del comma 2.

2. I titolari delle imprese di cui al comma 1, corrispondono al suddetto personale un importo pari alla differenza tra la mensilità ordinaria prevista dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del settore turismo e l'importo della misura di sostegno al reddito percepita.».

12.0.20

MALLEGNI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Riapertura dei termini per la conversione delle lire in euro)

1. In attuazione della sentenza della Corte costituzionale 5 novembre 2015, n. 216, le banconote e le monete in lire possono essere convertiti in euro per un periodo di 1 anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge.

2. La società RAI-Radiotelevisione italiana Spa, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 45, comma 2, lettera b), del testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, garantisce adeguata informazione sulle disposizioni del presente articolo.».

12.0.21

ARRIGONI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RIPAMONTI, RUFA

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:***«Art. 12-bis.**

1. La procedura semplificata di cui all'articolo 64-bis, comma 2, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, in relazione ai recipienti a pressione con capacità complessiva superiore a 13 mc, può essere svolta dai soggetti abilitati ai sensi del decreto del Ministero delle Attività produttive del 17 gennaio 2005 per i recipienti di portata inferiore, a condizione che il massimale assicurativo per anno e per sinistro di cui al punto 17, dell'allegato 2, del medesimo decreto sia di importo non inferiore a cinque milioni di euro.».

12.0.22

PITTELLA

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 12-bis.**

1. All'articolo 119, comma 10-bis, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, dopo le parole: "per i soggetti di cui al comma 9, lettera d-bis), che» sono aggiunte le seguenti: «, alla data di comunicazione di inizio lavori all'autorità competente,».

12.0.23

RUSPANDINI, TOTARO

*Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Art. 12-bis.**

1. All'articolo 202 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 è aggiunto il seguente comma: "6-bis: Le risorse di cui al presente articolo possono essere impiegate per l'acquisto di licenze e/o la realizzazione e

gestione di sistemi di monitoraggio e piattaforme informatiche dedicate alla mobilità urbana, di mobility management e analisi dei flussi di mobilità".».

12.0.24

PEROSINO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

(Modifiche al decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14)

1. Al comma 1 dell'articolo 5 ter del decreto-legge 25 febbraio 2022, n. 14 convertito con modificazioni dalla legge 5 aprile 2022, n. 28 le parole "20 per cento" sono sostituite dalle seguenti "10 per cento".».

12.0.25

MANCA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 12-bis.

1. Le misure di incentivazione di cui al decreto del Ministero dello sviluppo economico del 16 febbraio 2016 si applicano anche alle società a capitale interamente pubblico di cui all'articolo 113, comma 13, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ivi incluse le società *in house*.».

12.0.26

STEGER, UNTERBERGER, DURNWALDER, LANIECE, BRESSA

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.».

INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10^a)

Giovedì 7 luglio 2022

**Ufficio di Presidenza integrato
dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari**

Riunione n. 268

Presidenza del Presidente
GIROTTO

Orario: dalle ore 9 alle ore 9,40

*AUDIZIONE INFORMALE DI RAPPRESENTANTI DI ENI, INTERVENUTI IN VIDEO-
CONFERENZA, SULL'ATTO DELL'UNIONE EUROPEA N. COM(2022) 138 DEFINI-
TIVO (SICUREZZA DELL'APPROVVIGIONAMENTO E PREZZI DELL'ENERGIA
ACCESSIBILI: OPZIONI PER MISURE IMMEDIATE E IN VISTA DEL PROSSIMO
INVERNO)*

LAVORO PUBBLICO E PRIVATO, PREVIDENZA SOCIALE (11^a)

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

334^a Seduta

Presidenza della Presidente
MATRISCIANO

Interviene il sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali Rossella Accoto.

La seduta inizia alle ore 9.

SINDACATO ISPETTIVO

Interrogazioni

Ha la parola per la risposta all'interrogazione 3-03244 il sottosegretario Rossella ACCOTO, che ricorda in primo luogo l'accordo sottoscritto presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il 21 ottobre 2021, dalle società Almaviva e Covisian, le quali si sono impegnate a ottemperare alla clausola sociale prevista dal contratto collettivo del settore delle telecomunicazioni, al fine di consentire a Covisian l'assunzione dei 543 dipendenti di Almaviva, mentre il 7 aprile 2022, a seguito del mancato accordo con ITA Airways sulla fornitura del servizio di *contact center*, Covisian S.p.a. ha comunicato l'avvio di una procedura di licenziamento nei confronti di 221 lavoratori occupati presso i siti di Palermo e Rende.

Fa presente che il Ministero del lavoro e delle politiche sociali ha quindi avviato un confronto con le società coinvolte e le rappresentante sindacali e che grazie all'impegno del Ministero e dello stesso ministro Orlando lo scorso 9 giugno è stato convocato uno specifico tavolo con i vertici di ITA Airways, Covisian e Almaviva, i sindacati, il Presidente della Regione Sicilia e il sindaco di Palermo.

Dà quindi conto degli accordi conclusi il successivo 16 giugno, che consentono il riassorbimento da parte di Covisian e ITA Airways dei

520 lavoratori interessati dalla vertenza. Riferisce inoltre che sulla base di tali intese e in seguito alle richieste delle organizzazioni sindacali alla società Covisian, il successivo confronto tra i rappresentanti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, i vertici aziendali e le rappresentanze sindacali ha determinato la decisione di ricorrere agli strumenti di sostegno al reddito previsti per i dipendenti di imprese del settore dei *call center* e sarà seguito da ulteriori incontri in relazione ai successivi aggiornamenti.

Conclude assicurando la massima attenzione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali rispetto al confronto con le parti sociali coinvolte.

Intervenendo in replica, il senatore DI PIAZZA (M5S) si dichiara soddisfatto. Suggerisce quindi al Ministero del lavoro e delle politiche sociali di essere vigile in merito al rispetto degli accordi sottoscritti. Sollecita inoltre un'attenzione specifica ai lavoratori dei *call center*, particolarmente fragili in conseguenza delle basse retribuzioni percepite.

Il sottosegretario Rossella ACCOTO risponde quindi all'interrogazione 3-03259. In riferimento alla Cassa di previdenza dei dottori commercialisti riferisce riguardo la delibera n. 3/20 adottata il 5 febbraio 2020 dall'Assemblea dei delegati, al fine di evitare la doppia imposizione del contributo integrativo dovuto alla Cassa dall'iscritto socio di una società tra professionisti (STP), che i Ministeri vigilanti non hanno ritenuto suscettibile di approvazione. In particolare, segnala che il Ministero dell'economia e delle finanze, in base all'articolo 11, comma 1, della legge n. 21 del 1986, di riforma della Cassa nazionale di previdenza e assistenza a favore dei dottori commercialisti, ha precisato che non sono ammesse deroghe all'applicazione del contributo integrativo, né distinzioni della base imponibile in relazione alla natura del committente. Il medesimo Dicastero ha inoltre rilevato che nessuna innovazione nella definizione della base di calcolo della contribuzione integrativa è stata introdotta dalla più recente legge 12 luglio 2011, n. 133. Specifica quindi che in base all'ordinamento vigente le amministrazioni vigilanti escludono che rientri nelle prerogative di un ente previdenziale la potestà di modificare la definizione, disposta per legge, della base imponibile su cui applicare la maggiorazione a titolo di contribuzione integrativa e che non è apparso ammissibile che il versamento della contribuzione integrativa possa dipendere da scelte sulle modalità di regolazione dei rapporti tra la STP e i propri soci. In sostanza, sia nel caso in cui la società si avvalga della prestazione del socio professionista, sia nel caso in cui se ne avvalga per erogare il servizio a terzi a fronte di fattura emessa dal professionista, la STP riveste il ruolo di cliente finale della prestazione ed è pertanto destinataria della maggiorazione da calcolare ai fini della riscossione del contributo integrativo, in linea con la previsione di cui al citato articolo 11 della legge n. 21 del 1986.

Rileva inoltre che introdurre un'esenzione del calcolo del contributo integrativo solo per le STP contrasterebbe con la disciplina relativa alle associazioni professionali, con conseguenti disparità di trattamento.

Conclude puntualizzando che il quadro normativo di riferimento non consente di intervenire nel senso auspicato dall'interrogante.

Ha la parola per la replica il senatore DE BERTOLDI (*Fdi*), che si dichiara insoddisfatto, rilevando in primo luogo il costante disinteresse del Governo nei confronti delle esigenze e delle aspettative dei liberi professionisti. Nota che tale atteggiamento è particolarmente evidente rispetto alla questione delle aggregazioni tra professionisti, unanimemente giudicate vantaggiose anche per la collettività, per cui appare incomprensibile la scelta di difendere una disciplina sfavorevole, sia dal punto di vista tributario, in forza della preclusione all'applicazione del regime forfetario, sia rispetto alla duplicazione dei contributi previdenziali, oggetto dell'interrogazione. Sottolinea in conclusione la propria volontà di proseguire il proprio impegno nell'ambito dei lavori parlamentari al fine di modificare il vigente quadro normativo in senso più favorevole alle aggregazioni tra liberi professionisti.

La PRESIDENTE dichiara quindi concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle ore 9,20.

IGIENE E SANITÀ (12^a)

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

314^a Seduta

Presidenza della Presidente
PARENTE

Interviene il sottosegretario di Stato per la salute Sileri.

La seduta inizia alle ore 8,35.

IN SEDE DELIBERANTE

(2641) *Maria Cristina CANTÙ e altri. – Istituzione della Giornata nazionale per la prevenzione veterinaria*

(Discussione e rinvio)

La relatrice STABILE (*FIBP-UDC*) riferisce sul provvedimento in titolo. Propone quindi di rinunciare allo svolgimento di audizioni e di stabilire fin da ora il termine per la presentazione di eventuali emendamenti e ordini del giorno, fissandolo alle ore 11 del prossimo venerdì 15 luglio.

Conviene la Commissione.

Il seguito della discussione è, quindi, rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(2633) *Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288*, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito e conclusione dell'esame)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

La PRESIDENTE dà conto del parere della Commissione bilancio su testo ed emendamenti.

Alla luce del predetto parere, dichiara inammissibili gli emendamenti 1.2, 1.7, 1.8 e 1.9, in applicazione della disciplina regolamentare che presiede all'esame dei disegni di legge collegati alla manovra di finanza pubblica, già in precedenza richiamata.

La relatrice BINETTI (*FIBP-UDC*), intervenendo in sede di replica, esprime soddisfazione per il parere espresso dalla Commissione bilancio, che consente di portare sollecitamente a conclusione l'*iter* del disegno di legge e al contempo ribadisce – relativamente agli IRCCS – alcuni concetti fondamentali. Confida che dall'auspicato accoglimento degli ordini del giorno, sui quali si rimette alle valutazioni del Governo, deriverà un ulteriore contributo al riordino di questa importante branca del sistema sanitario, nel senso di una più puntuale definizione dei parametri di «eccellenza nella ricerca».

Il sottosegretario SILERI rinuncia allo svolgimento della replica.

Si passa quindi all'esame degli ordini del giorno, che vengono dati per illustrati.

Il sottosegretario SILERI accoglie l'ordine del giorno G/2633/1/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/2/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare la possibilità di».

Riformulato dalla senatrice STABILE (*FIBP-UDC*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/3/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare la possibilità di».

Riformulato dalla senatrice FREGOLENT (*L-SP-PSd'Az*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/4/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare la possibilità di».

Riformulato dalla senatrice CANTÙ (*L-SP-PSd'Az*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie gli ordini del giorno G/2633/5/12 e G/2633/6/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/7/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare l'opportunità di».

Riformulato dal senatore MARINELLO (*M5S*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie gli ordini del giorno G/2633/8/12, G/2633/9/12 (sottoscritto dalla senatrice FREGOLENT (*L-SP-PSd'Az*)) e G/2633/10/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/11/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare la possibilità di».

Riformulato dalla PRESIDENTE (*IV-PSI*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie l'ordine del giorno G/2633/12/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/13/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare la possibilità di».

Riformulato dalla PRESIDENTE (*IV-PSI*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI accoglie l'ordine del giorno G/2633/14/12.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/15/12, a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la formula «valutare la possibilità di».

Riformulato dalla senatrice CANTÙ (*L-SP-PSd'Az*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

Il sottosegretario SILERI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/2633/16/12, fatto proprio dalla senatrice FREGOLENT (*L-SP-PSd'Az*), a condizione che venga inserita nella parte dispositiva la locuzione «compatibilmente con i vincoli di bilancio».

Riformulato dalla senatrice FREGOLENT (*L-SP-PSd'Az*) nel senso indicato, l'ordine del giorno è accolto dal rappresentante del Governo nel testo 2 pubblicato in allegato.

La PRESIDENTE dichiara conclusa la trattazione degli ordini del giorno.

Si passa all'esame degli emendamenti.

La RELATRICE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

Il rappresentante del GOVERNO si associa.

Vengono dichiarati decaduti, per assenza dei rispettivi proponenti, gli emendamenti 1.1, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.10.

Si passa al conferimento del mandato alla relatrice.

La senatrice BOLDRINI (PD), ringraziata la relatrice, annuncia il voto favorevole della sua parte politica ed auspica una sollecita attuazione della delega. Si augura inoltre che saranno adottate misure per la stabilizzazione del personale precario degli IRCCS.

La senatrice CANTÙ (L-SP-Psd'Az), nel dichiarare voto favorevole a nome del proprio Gruppo, si compiace per il lavoro sinergico svolto dalla relatrice e dal Governo ed auspica che l'attuazione della delega sia tempestiva ed in linea con gli indirizzi sottesi agli ordini del giorno accolti.

Il senatore MAUTONE (Ipf-CD) dichiara il voto favorevole del Gruppo rappresentato e ribadisce che gli IRCCS devono rappresentare il fiore all'occhiello della sanità italiana.

Dà atto alla relatrice dell'importante lavoro svolto.

Il senatore MARINELLO (M5S), dopo essersi associato ai ringraziamenti alla relatrice, annuncia il voto favorevole della sua parte politica. Auspica che gli IRCCS, a seguito del riordino, siano distribuiti in maniera più omogenea sul territorio nazionale.

Non essendovi altre richieste di intervento, previa verifica del numero legale, la Commissione conferisce mandato alla relatrice Binetti a riferire favorevolmente all'Assemblea sul provvedimento in esame, autorizzandola alla richiesta di svolgimento della relazione orale.

IN SEDE CONSULTIVA

(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

(Parere alla 8^a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

Non essendovi iscritti a parlare in discussione generale, la PRESIDENTE dichiara conclusa tale fase procedurale e dà la parola al relatore.

Il relatore RICHETTI (*Misto-+Eu-Az*) propone, sui profili di competenza della Commissione, l'espressione di un parere favorevole.

Previa verifica del numero legale, la proposta di parere avanzata dal relatore è posta in votazione e risulta approvata.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante attuazione dell'articolo 14, comma 2, lettere a), b), e), f), h), i), l), n), o) e p), della legge 22 aprile 2021, n. 53, per adeguare e raccordare la normativa nazionale in materia di prevenzione e controllo delle malattie animali che sono trasmissibili agli animali o all'uomo, alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/429 (n. 382)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 14, comma 2, della legge 22 aprile 2021, n. 53. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 29 giugno.

La PRESIDENTE avverte che, non essendo ancora pervenuta la necessaria documentazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, non vi sono le condizioni per la conclusione dell'esame.

La relatrice CANTÙ (*L-SP-PSd'Az*) presenta e illustra uno schema di parere favorevole con osservazioni (pubblicato in allegato).

Si riserva di integrare lo schema proposto alla luce della documentazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Preannuncia, in particolare, una possibile osservazione aggiuntiva, propedeutica a una riformulazione dell'articolo 4, comma 2 dello schema di decreto nei termini di seguito indicati: «Ai fini dell'attuazione del presente decreto le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, attribuiscono la funzione di responsabile del servizio veterinario regionale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano a un dirigente veterinario operante all'interno del medesimo servizio veterinario».

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

La seduta termina alle ore 9,05.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DALLA RELATRICE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 382

La Commissione Igiene e sanità del Senato, esaminato lo schema di decreto legislativo in titolo,

visti il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e l'accordo concluso nella medesima sede della Conferenza;

esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

a) negli articoli 2 e seguenti, occorrerebbe definire i veterinari quali «medici veterinari», come previsto dall'articolo 1 della legge n. 163 del 2021, recante disposizioni in materia di titoli universitari abilitanti, nonché valutare se il riferimento agli ambulatori o cliniche veterinarie debba essere integrato con il richiamo di altre strutture veterinarie, tenuto conto della terminologia di cui all'articolo 1 dell'accordo concluso in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano il 26 novembre 2003 («Accordo tra il Ministro della salute, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano per la definizione dei requisiti strutturali, tecnologici ed organizzativi minimi richiesti per l'erogazione delle prestazioni veterinarie da parte di strutture pubbliche e private»);

b) riguardo all'articolo 8, comma 4, appare necessario che la norma di rinvio al decreto ministeriale sia integrata da una specifica individuazione delle attività mediche che – nell'ambito delle attività oggetto delle richiamate lettere *a)*, *b)* e *c)* del comma 1 dello stesso articolo – devono in ogni caso essere riservate ai medici veterinari; tale esigenza deriva dalla circostanza che, nell'ordinamento, le attività di questi professionisti sono individuate solo nell'ambito del regolamento di cui al decreto del Ministro della salute n. 165 del 2016, inerente alla liquidazione di compensi professionali da parte degli organi giurisdizionali;

c) il decreto ministeriale previsto dall'articolo 11, comma 3, dovrebbe definire anche le modalità di una formazione specifica per il veterinario aziendale, finalizzata ad una corretta gestione del Sistema informativo «ClassyFarm.it»;

d) con riferimento al medesimo articolo 11, appare opportuno valutare se la possibilità, prevista al comma 2, di conferimento di incarico a più di un veterinario aziendale rappresenti un rischio di sovrapposizione di attività e compiti;

e) si dovrebbe prevedere che l'adeguamento del personale preposto al suddetto Sistema informativo «ClassyFarm.it», adeguamento previsto dall'articolo 14, comma 2, sia operato mediante un incremento comples-

sivo della dotazione organica dell'Istituto zooprofilattico sperimentale ivi designato;

f) riguardo all'articolo 23, che stabilisce le sanzioni amministrative pecuniarie per le ipotesi di violazioni delle norme sulle misure di controllo delle malattie animali trasmissibili, si rileva che i limiti minimi e massimi della sanzione di cui al comma 12, pari, rispettivamente, a 15 euro ed a 150 euro per ogni animale non abbattuto, dovrebbero essere valutati alla luce del principio generale di delega, di cui all'articolo 32 della legge n. 234 del 2012, che prevede la definizione di sanzioni amministrative pecuniarie di importo non inferiore a 150 euro e non superiore a 150.000 euro;

g) riguardo all'articolo 24, appare opportuno assicurare l'effetto dissuasivo delle sanzioni ivi previste incrementandole nel minimo edittale sino al doppio;

h) riguardo all'articolo 27, comma 4, che prevede sanzioni amministrative pecuniarie per le ipotesi di violazioni delle prescrizioni relative alla produzione e alla distribuzione all'interno dell'Unione europea di prodotti di origine animale, si invita a precisare che l'articolo 169, paragrafo 1, lettere a) e b), ivi richiamato, si riferisce al regolamento (UE) 2016/429;

i) tenuto conto del vincolo di cui all'articolo 34, occorre, nel primo provvedimento utile, promuovere un progressivo adeguamento della dotazione organica dei medici veterinari pubblici delle aziende sanitarie locali territorialmente competenti, delle regioni e del Ministero della salute, in ragione delle attività poste in capo ai rispettivi livelli istituzionali per l'effettivo rafforzamento della prevenzione e dei controlli, nonché sviluppare, in linea con quanto previsto dall'articolo 224-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, un sistema di valutazione, monitoraggio e controllo dei produttori dell'agroalimentare che vada oltre una logica prettamente sanzionatoria e che sia di riferimento a livello europeo, valorizzando la capacità e l'effettiva eccellenza, secondo principi di graduazione del rischio, trasparenza, tracciabilità e responsabilizzazione dell'intera filiera; ciò consentirebbe di valorizzare i produttori che si dotano di standard più elevati di prevenzione, biosicurezza, qualità e tracciabilità;

j) infine, sotto il profilo redazionale, si invita a valutare le seguenti modifiche: riguardo al decreto previsto dall'articolo 10, comma 2, dello schema, sarebbe opportuno far riferimento al «Ministro della salute», anziché al «Ministero della salute»; nell'intestazione dell'allegato 3, occorrerebbe richiamare il comma 5 dell'articolo 6, anziché il comma 6; nell'intestazione dell'allegato 4, occorrerebbe richiamare il comma 4 dell'articolo 11, anziché il comma 5.

Si allegano al presente parere le osservazioni formulate dalla Commissione 14^a (Politiche dell'Unione europea).

ORDINI DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE
N. 2633

G/2633/2/12 (testo 2)

STABILE, RIZZOTTI

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge recante «Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»,

premesso che:

il comma 1 dell'articolo 1 stabilisce che il Governo, al fine di rafforzare la qualità della ricerca sanitaria del Servizio sanitario nazionale in un'ottica traslazionale, anche mediante il potenziamento delle politiche di ricerca del Ministero della salute, è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, nel rispetto di alcuni principi e criteri direttivi, fatta salva l'autonomia giuridico-amministrativa degli istituti di diritto privato di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo n. 288 del 2003;

in questo quadro, sarebbe opportuno prevedere norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario rispettivamente nella dirigenza e nel comparto oltre che disposizioni per rendere attuabile la procedura di specializzazione post lauream in sovrannumero,

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

prevedere che nel decreto delegato siano previste norme relative alle procedure di stabilizzazione del personale precario rispettivamente nella dirigenza e nel comparto;

prevedere che nel decreto delegato siano previste norme per rendere attuabile la procedura di specializzazione *post lauream* in sovrannumero.

G/2633/3/12 (testo 2)

FREGOLENT, CANTÙ, DORIA, MARIN, LUNESU

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2633 recante «Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»

premessi che:

il disegno di legge all'esame dell'Aula conferisce al Governo la delega «per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»;

nell'elencare i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega, l'articolo unico del disegno di legge prevede, al comma 1, lettera n), la «revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria di cui all'articolo 1, commi da 422 a 434 della legge 27 dicembre 2017, n. 205»;

le disposizioni di cui al sopra citato articolo 1, commi 422 e seguenti, della legge di bilancio 2018 non hanno sortito gli effetti sperati dal punto di vista della valorizzazione del personale della ricerca sanitaria e necessitano, conseguentemente, di essere modificate sotto alcuni aspetti se si vuole veramente dare impulso al settore, in armonia con quanto si prefiggono di fare il Piano nazionale di ripresa e resilienza («Pnrr») e il Programma nazionale della ricerca sanitaria 2020-2022 («Pnrs»);

una prima criticità che affligge la disciplina vigente concerne il percorso in cui si articola la cosiddetta «piramide» dei ricercatori, la cui durata decennale (5+5) ha di fatto regolarizzato, anziché arginare, l'abuso dei contratti a termine, gettando le basi per una sorta di «preariato a vita» – com'è stato definito da più parti – con punte che raggiungono i trent'anni per il personale storico della ricerca sanitaria e una media nazionale che oltrepassa, ampiamente, i dieci anni di contratti atipici;

in secondo luogo, occorre integrare la disciplina vigente nella parte in cui non contempla, accanto alle attuali figure della piramide, uno specifico ruolo dirigenziale della ricerca sanitaria;

a seguito dell'entrata in vigore del comma 14 dell'art.15 del decreto legge n.95 del 6 luglio 2012, convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, la spesa complessivamente destinata dalle regioni e province autonome all'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti accreditati per l'assistenza specialistica ambulatoriale e per l'assistenza ospedaliera e territoriale è rimasta invariata, per espressa statuizione normativa benché, nonostante il FSN sia stato nel tempo significativamente aumentato;

considerato che:

la mancata creazione di uno specifico ruolo dirigenziale della ricerca sanitaria e l'impropria collocazione di tutto il personale nell'area contrattuale del comparto ha fortemente demotivato i ricercatori, ne ha mortificato il lungo percorso di studi e, ancora, ha ostacolato lo sviluppo

della sinergia tra assistenza e ricerca, la cui importanza viene ribadita, in più punti, anche nell'ambito del disegno di legge all'esame dell'Aula;

la possibilità di assumere, stabilizzare e inquadrare adeguatamente il personale della ricerca sanitaria risulta indispensabile per la competitività degli IRCCS a livello nazionale e internazionale e per attrarre le menti più brillanti nel circuito di ricerca;

la ricerca clinica, per svilupparsi ed essere competitiva, deve essere caratterizzata da un costante interscambio, facendo convergere discipline diverse (mediche, infermieristiche, economiche, sociali, epidemiologiche, statistiche e informatiche) e, conseguentemente, figure professionali diverse (informatici, ingegneri biomedici, statisti) quali nodi di un'unica rete;

fino ad oggi soltanto le aziende pubbliche hanno beneficiato delle risorse incrementali, con conseguente ed evidente alterazione dei livelli di finanziamento complessivamente assegnati alla sanità accreditata e a quella pubblica;

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

a) valutare la stabilizzazione del suddetto personale ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, considerando gli interi periodi coperti da rapporti di lavoro flessibile e borse di studio, anche in deroga ai vigenti limiti di spesa per il personale degli enti del Servizio sanitario nazionale;

b) valutare l'opportunità di individuare un percorso specifico attraverso il quale il personale della ricerca sanitaria accede alle scuole di specializzazione in soprannumero, fermi restando gli oneri retributivi e previdenziali in capo all'IRCCS per l'intera durata della scuola di specializzazione e lo svolgimento del tirocinio pratico presso l'IRCCS stesso;

c) valutare l'opportunità di intervenire normativamente per definire adeguate quote di dotazioni organiche di personale della ricerca sanitaria al fine di introdurre un ruolo per la Dirigenza della ricerca sanitaria;

d) valutare l'opportunità riconoscere le figure professionali che il progresso tecnologico ha reso necessario allo sviluppo della ricerca biomedica di qualità;

e) valutare l'opportunità di introdurre una rivalutazione automatica, su base annua, del livello di spesa complessivamente assegnato ai soggetti accreditati in considerazione degli eventuali incrementi del FSN, fatta salva la libertà delle regioni e delle province autonome di individuare la destinazione delle risorse così determinate.

G/2633/4/12 (testo 2)

CANTÙ, FREGOLENT, DORIA, MARIN, LUNESU

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2663 recante «Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»,

premessso che:

il disegno di legge in esame contiene una delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS), i quali perseguono finalità di ricerca nel campo biomedico ed in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, unitamente a prestazioni di ricovero e cura di alta specialità;

tale delega trae origine dalle azioni di riforma previste dal PNRR e, più precisamente, dalla componente 2 concernente «Innovazione, ricerca e digitalizzazione del Servizio sanitario nazionale» della missione 6 in materia di salute, in cui si prevede espressamente la revisione e l'aggiornamento dell'assetto regolamentare e del regime giuridico degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) e delle politiche di ricerca del Ministero della salute, con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie;

la riforma degli IRCCS rientra tra le azioni individuate nel PNRR per migliorare la situazione strutturale del Paese e in tal senso costituisce parte integrante della ripresa che si intende attivare anche grazie alle risorse europee nonché come si evince nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021, costituisce uno strumento collegato alla manovra di bilancio 2022-2024, ai sensi dell'articolo 7 della legge 31 dicembre 2009, n. 19;

nella relazione illustrativa del disegno di legge, si fa riferimento, inoltre, ai processi di evoluzione, transizione epidemiologica e deospedalizzazione del Servizio sanitario nazionale, dai quali deriva la necessità di apportare cambiamenti anche all'attuale assetto degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico;

in armonia con i processi sopra menzionati, si ritiene che gli IRCCS debbano diventare non solo il punto di riferimento per la cura e la ricerca che viene in essi svolta, ma anche incubatori di conoscenza e formazione nella rete di offerta del sistema formativo delle specializzazioni mediche e delle strutture qualificate in *Teaching Hospital* fermo l'impianto generale del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 368, e dunque in ogni caso nell'ambito del coordinamento operato dalla scuola di specializzazione così come per la creazione di un sistema di erogazione di prestazioni *Second Opinion Supporting*, in linea con le nuove regole di accreditamento e contrattualizzazione per il rafforzamento dei processi di integrazione Ospedale Territorio, di digitalizzazione, telemedicina e sviluppo dell'assistenza territoriale a Missione 6 del PNRR, secondo la novella di cui all'articolo 16 della legge annuale per la concorrenza e il mercato;

in questa prospettiva, al fine di valorizzare tutti gli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) pubblici e privati, mono e pluri-specialistici non solo quali incubatori di ricerca ma di conoscenza e formazione, appare necessario includerli all'interno del processo di formazione dei medici specialisti da formare attraverso i contratti di formazione di *Teaching Hospital* nel solco di quanto già proposto in disegni di legge in discussione presso la competente Commissione 12^a, tra cui l'AS n. 1106 e l'AS n. 2153 in specie all'articolo 5;

Impegna il Governo, in linea con i principi di delega per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (IRCCS) di cui al presente provvedimento, a valutare la possibilità di:

a) prevedere nel quadro del più ampio percorso di revisione della professione medica basata sul *Constant Training On The Job*, adeguate disposizioni attuative per l'iscrizione previsionale degli IRCCS di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288, e dei presidi ospedalieri di secondo livello di aziende sanitarie, come definiti dal decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015, n.70, quali *Second Opinion Supporting – Teaching Hospital*, accreditati alla formazione delle nuove leve, promuovendo modelli anche sperimentali nel periodo di attuazione del PNRR e in revisione del regolamento di cui al decreto del Ministro della salute 2 aprile 2015 n. 70, volti ad assicurare:

- la valorizzazione dell'approccio multi-disciplinare;
- la gestione operativa della malattia come singolo fenotipo nell'ambito di una visione di processo;
- la diagnostica quale momento di ricomposizione di sintesi tramite la riallocazione dei fenotipi negli ambiti di patologia, tenendo conto del fattore temporale;
- la diffusione della pratica della diagnosi multidisciplinare collegiale (DMC);
- la certezza di ricadute di appropriatezza uniformi sul territorio;
- la traslazione capillare dei risultati della ricerca in un'ottica di gestione complessiva del paziente lungo tutto il percorso clinico;
- il contributo del territorio, degli ospedali e delle università alla traslazione dei risultati nella ricerca (Big Data);
- la riduzione del dualismo nelle cure tra sistema ospedaliero e IRCCS, grazie a strumenti di condivisione delle competenze cliniche degli IRCCS in modo distribuito ed equiaccessibile sul SSN/SSR, utilizzando meccanismi digitalizzati di supporto diagnostico che rispondano alle richieste sia dell'ospedale che del territorio di una Second Opinion sul modello Virtual Hospital offerta da strutture di terzo livello (IRCCS) sulla diagnosi e sul miglior percorso diagnostico, terapeutico ed assistenziale (PDTA) da processare per la cura del paziente;
- la garanzia della presa in carico dei pazienti all'interno dei rispettivi territori, preconditione per la marginalizzazione delle criticità e delle distorsioni del cosiddetto «turismo sanitario».

b) prevedere adeguate disposizioni attuative per l'introduzione, quale strumento operativo a supporto della rete formativa dei corsi di formazione specialistica di cui al decreto legislativo n. 368 del 1999 e dei contratti di formazione specialistica attraverso il Teaching Hospital, della procedura di supporto clinico multidisciplinare collegiale di tipo Virtual Hospital (SCMC-VH), da svolgere all'interno del sistema formativo Teaching Hospital e Second Opinion Supporting (TH-SOS) e consistente nell'apprendimento delle tecniche di erogazione di prestazioni di tipo diagnostico terapeutico effettuate da remoto e mediante teleconsulto secondo protocolli standard.

G/2633/7/12 (testo 2)

Giuseppe PISANI, ENDRIZZI, MARINELLO, MAUTONE, PIRRO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288;

premesso che:

il provvedimento all'esame consta di un unico articolo recante la delega al governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera a) alla q) ai quali il Governo dovrà attenersi;

in particolare, alla lettera b) dell'articolo 1 il secondo principio prevede la revisione sia della procedura di riconoscimento del carattere scientifico che di revoca e conferma degli IRCCS;

appare opportuno l'inserimento di una chiara indicazione – sia nell'ambito delle procedure di valutazione degli IRCCS per il mantenimento del loro carattere scientifico, sia in quelle autorizzatorie di nuovi Istituti – sulla garanzia che il rapporto di lavoro del personale degli IRCCS di diritto privato sia disciplinato dal contratto Nazionale della Sanità Privata firmato dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, e che al personale della ricerca venga garantito almeno analogo trattamento previsto per i ricercatori pubblici al fine impedire il protrarsi di fenomeni di *dumping* contrattuale che impediscono la parità di trattamento giuridico ed economico tra i lavoratori che operano in questo nevralgico settore;

gli IRCCS sono a tutti gli effetti inseriti – per le professionalità operanti e il conseguente carico sulla fiscalità generale attraverso i vari sistemi sanitari regionali – nelle prestazioni erogate dallo Stato, appare quindi ineludibile che venga applicata al personale in essi operante la disciplina contrattuale nazionale già in essere per l'area ed il comparto del

SSN stipulata nel pubblico impiego, con le conseguenti tutele in ogni aspetto della contrattazione aziendale, o in subordine quello sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative;

l'evidente anomalia di una previsione di pari risultati a quelli pubblici, che siano ottenuti a scapito dei dirigenti medici e sanitari dipendenti, spesso costretti a turnazioni insostenibili e sottopagate, appare non tollerabile;

impegna il Governo a valutare l'opportunità di:

intervenire, per quanto di sua competenza, affinché sia garantita, con riguardo agli IRCCS di diritto privato, la parità di trattamento giuridico ed economico del personale impiegato, con l'applicazione della disciplina contrattuale nazionale già in essere per l'area ed il comparto del Servizio sanitario nazionale stipulata nel pubblico impiego, con le conseguenti tutele in ogni aspetto della contrattazione aziendale, o in subordine quello sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative, anche al fine di impedire il protrarsi di fenomeni di *dumping* contrattuale che ostacolano la parità di trattamento giuridico ed economico tra i lavoratori che operano in questo nevralgico settore.

G/2633/11/12 (testo 2)

PARENTE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante «Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»

premesso che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono strutture di eccellenza del Servizio Sanitario Nazionale che perseguono finalità di ricerca, prevalentemente clinica e traslazionale, nel campo biomedico, in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, e devono orientare le proprie attività di ricerca al trasferimento nella pratica assistenziale di interventi innovativi ed efficaci realizzando prestazione di ricovero e cura di alta specialità;

la presente delega intende garantire che si raggiungano gli obiettivi di riforma che nascono dalla componente 2 della Missione 6 «Salute» del PNRR concernente «Innovazione, Ricerca e Digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale», e quindi con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie e consentire al sistema degli IRCCS di rispondere alle nuove sfide del SSN;

considerato che,

nella legge di riforma degli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico non è prevista l'assegnazione di funzioni agli IRCCS e che ogni regione disciplina la materia in maniera autonoma e diversificata non esistendo una legge quadro che obblighi le regioni a regolamentare le rispettive funzioni degli istituti,

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

inserire nel decreto di attuazione della legge di riforma degli IRCCS una norma quadro che preveda l'obbligo per tutte le Regioni di approvare una disciplina di riferimento unitaria che delinei le funzioni degli IRCCS, sia di diritto pubblico che di diritto privato.

G/2633/13/12 (testo 2)

PARENTE

Il Senato, in sede di esame del disegno di legge concernente Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288,

premessi che:

gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico (IRCCS) sono strutture di eccellenza del Servizio Sanitario Nazionale che perseguono finalità di ricerca, prevalentemente clinica e traslazionale, nel campo biomedico, in quello dell'organizzazione e gestione dei servizi sanitari, e devono orientare le proprie attività di ricerca al trasferimento nella pratica assistenziale di interventi innovativi ed efficaci realizzando prestazione di ricovero e cura di alta specialità;

la presente delega intende garantire che si raggiungano gli obiettivi di riforma che nascono dalla componente 2 della Missione 6 «Salute» del PNRR concernente «Innovazione, Ricerca e Digitalizzazione del Servizio Sanitario Nazionale», e quindi con l'obiettivo di rafforzare il rapporto fra ricerca, innovazione e cure sanitarie e consentire al sistema degli IRCCS di rispondere alle nuove sfide del SSN;

considerato che:

è essenziale salvaguardare in questi Istituti la stretta integrazione tra ricerca ed assistenza, considerando lo specifico carattere di traslationalità della ricerca e la necessità di potenziare l'eccellenza clinica realizzata proprio attraverso la ricerca;

è opportuno assicurare un equo accesso da parte dei cittadini alle prestazioni di alta specialità degli IRCCS a prescindere dal luogo di residenza del paziente in un quadro generale di appropriatezza e ottimizzazione dell'offerta assistenziale del SSN;

impegna il Governo, in sede di esercizio della presente delega, a valutare la possibilità di:

- assicurare, mediante gli accordi/contratti con tali Istituti, il livello quantitativo e qualitativo di prestazioni idonee a garantire l'inscindibile attività di ricerca;
- garantire la possibilità di accesso alle prestazioni degli IRCCS aventi sede in regioni diverse da quelle di residenza;
- rafforzare il principio del bacino di utenza interregionale degli IRCCS e, in particolar modo, di quelli aventi sede in regioni di piccole dimensioni.

G/2633/15/12 (testo 2)

CANTÙ, FREGOLENT, DORIA, MARIN, LUNESU

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 2633 recante «Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»

premessi che:

il provvedimento all'esame consta di un unico articolo recante la delega al Governo per il riordino della disciplina degli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico e al comma 1, nel prevedere che entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delega il Governo dovrà emanare uno o più decreti legislativi, elenca 15 principi di indirizzo e criteri elencati dalla lettera *a*) alla *q*) ai quali il Governo dovrà attenersi;

la presente riforma è volta ad introdurre criteri e *standard* internazionali per il riconoscimento e la conferma del carattere scientifico degli IRCCS, sia degli IRCCS attualmente accreditati e convenzionati con il Servizio Sanitario Nazionale che di quelli di nuova istituzione, con la valutazione basata su più ampi criteri, al fine di garantire esclusivamente la presenza di strutture di eccellenza secondo una matrice di principi da declinare secondo parametri oggettivi e misurabili a garanzia in punto di efficacia, in termini di contributo misurabile della ricerca alla sostenibilità in chiave universalistica della tutela della salute a garanzia dei livelli di essenziali di assistenza; di efficienza, in termini di appropriatezza dell'impiego delle risorse economico-finanziarie per dare di più costando di meno; di circolarità dell'innovazione in termini di effettiva accessibilità alle terapie avanzate secondo il bisogno espresso a garanzia della soddisfazione degli utenti e partecipazione dei cittadini; di equità, in termini di contrasto delle disuguaglianze degli interventi; di esiti positivi di prevenzione, medicina predittiva e personalizzata;

tra gli obiettivi a cui la riforma punta, inoltre, vi è lo sviluppo delle potenzialità degli istituti e la valorizzazione dell'attività di trasferimento tecnologico con le imprese;

in particolare, la lettera *d*) del provvedimento all'esame, introduce un principio che assicura l'accesso agli IRCCS, in quanto istituti di ricerca e assistenza a rilevanza nazionale, indipendentemente dalla regione di residenza del paziente, allo scopo di garantire un equo accesso dei cittadini alle prestazioni di alta specialità tipiche, per competenza e specializzazione tecnologica, degli IRCCS;

ritenuto che:

è indispensabile la creazione di un sistema organizzativo omogeneo, in grado di garantire il potenziamento e il confronto costante delle *performance* raggiunte dai singoli IRCCS nel quadro degli innovativi principi di legge delega a garanzia di monitoraggio, valutazione e controllo degli impieghi e degli esiti di tutti gli erogatori della rete di offerta accreditata e convenzionata;

impegna il Governo in linea con i principi di delega di cui al presente provvedimento e le nuove regole di accreditamento e contrattualizzazione delle strutture di cui all'articolo 16 della legge annuale per la concorrenza e il mercato, a valutare la possibilità di:

prevedere adeguate disposizioni attuative per il rafforzamento delle funzioni in capo ad Agenas, quale organismo indipendente dotato di personalità giuridica pubblica e di autonomia organizzativa, tecnica, amministrativa, contabile e gestionale, per la realizzazione del sistema di valutazione quanti- qualitativa, monitoraggio e controllo degli impieghi e degli esiti delle prestazioni erogate in regime di servizio sanitario nazionale nell'interesse dell'utenza, ricomprendendo nel rating delle strutture accreditate e convenzionate del sistema sanitario nazionale gli Istituti di Ricovero e Cura a Carattere Scientifico di diritto pubblico e di diritto privato nella nuova Rete di Offerta integrata secondo criteri e indicatori oggettivi e misurabili, anche con l'impiego di tecniche di Machine Learning.

G/2633/16/12 (testo 2)

SBROLLINI, FREGOLENT

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante «Delega al Governo per il riordino della disciplina degli Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico, di cui al decreto legislativo 16 ottobre 2003, n. 288»

premessi che:

nell'elencare i principi e i criteri direttivi per l'esercizio della delega, l'articolo unico del disegno di legge prevede, al comma 1, lettera n),

la «revisione della disciplina del personale della ricerca sanitaria di cui all'articolo 1, commi da 422 a 434 della legge 27 dicembre 2017, n. 205»

considerato che:

a seguito dell'entrata in vigore del comma 14, articolo 15, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n.135, la spesa complessivamente destinata dalle regioni e province autonome all'acquisto di prestazioni sanitarie da soggetti accreditati per l'assistenza specialistica ambulatoriale e per l'assistenza ospedaliera e territoriale è rimasta invariata, per espressa statuizione normativa benché, nonostante il FSN sia stato nel tempo significativamente aumentato;

visto che:

fino ad oggi soltanto le aziende pubbliche hanno beneficiato di tali risorse incrementali, con conseguente ed evidente alterazione dei livelli di finanziamento complessivamente assegnati alla sanità accreditata e a quella pubblica;

impegna il Governo, compatibilmente con i vincoli di bilancio:

nella redazione dello schema di decreto legislativo attuativo della delega, a valutare l'opportunità di introdurre una rivalutazione automatica, su base annua, del livello di spesa complessivamente assegnato ai soggetti accreditati in considerazione degli eventuali incrementi del FSN, fatta salva la libertà delle regioni e delle province autonome di individuare la destinazione delle risorse così determinate.

**Ufficio di Presidenza integrato
dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari**

Riunione n. 243

Presidenza della Presidente
PARENTE

Orario: dalle ore 9,05 alle ore 9,15

PROGRAMMAZIONE DEI LAVORI

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

322^a Seduta

Presidenza della Presidente
MORONESE

*Interviene il sottosegretario di Stato per la transizione ecologica
Ilaria Fontana.*

La seduta inizia alle ore 9,15.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La presidente MORONESE, preso atto della mancanza del numero legale necessario per proseguire la discussione in sede redigente dei disegni di legge n. 2392 e connessi, apprezzate le circostanze, decide di togliere la seduta.

La seduta termina alle ore 9,20.

COMMISSIONE PARLAMENTARE
per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi

Giovedì 7 luglio 2022

Ufficio di Presidenza integrato
dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 62

Presidenza del Presidente
BARACHINI

Orario: dalle ore 8,10 alle ore 8,35

Plenaria

89ª Seduta

Presidenza del Presidente
BARACHINI

Interviene il Ministro dello Sviluppo economico, on. Giancarlo Giorgetti, accompagnato dalla dottoressa Iva Garibaldi, capo ufficio stampa.

La seduta inizia alle ore 8,35.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il PRESIDENTE comunica che ai sensi dell'articolo 13, comma 4, del Regolamento della Commissione, la pubblicità dei lavori della seduta

odierna, per quanto concerne l'audizione all'ordine del giorno, sarà assicurata mediante l'attivazione del sistema audiovisivo a circuito chiuso, la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati e sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Avverte che con riferimento all'audizione odierna verrà redatto e pubblicato il resoconto stenografico.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del Ministro dello Sviluppo economico

(Svolgimento)

Il PRESIDENTE saluta e ringrazia l'onorevole Giancarlo Giorgetti, Ministro dello Sviluppo economico, per la disponibilità ad intervenire nella seduta odierna.

L'audizione è stata convocata per avere informazioni da parte del Ministro sulla prima fase dell'*iter* che condurrà entro la fine dell'anno alla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio tra la RAI e il MISE per il periodo 2023-2028 sul quale la Commissione sarà chiamata ad esprimere un parere obbligatorio. Al riguardo, il Consiglio dei Ministri ha approvato, nella riunione del 17 maggio scorso, l'atto di indirizzo propedeutico all'intesa tra l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) e il Ministro dello sviluppo economico.

Il ministro Giorgetti è accompagnato dalla dottoressa Iva Garibaldi, capo ufficio stampa.

Si ricorda che, secondo quanto stabilito dalla Giunta per il Regolamento del Senato, per l'audizione odierna è consentita la partecipazione con collegamento in videoconferenza ai lavori dei componenti della Commissione.

Cede quindi la parola al ministro Giorgetti per la sua esposizione introduttiva, alla quale seguiranno i quesiti da parte dei commissari.

Il ministro GIORGETTI svolge una relazione introduttiva.

Intervengono per porre quesiti e svolgere considerazioni il PRESIDENTE, la senatrice FEDELI, i senatori GASPARRI, BERGESIO e AIROLA, i deputati MOLLICONE e ANZALDI.

Interviene in replica il Ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo GIORGETTI.

Il PRESIDENTE ringrazia il Ministro e dichiara conclusa la procedura informativa.

SULLA PUBBLICAZIONE DEI QUESITI

Il PRESIDENTE comunica che sono pubblicati in allegato, ai sensi della risoluzione relativa all'esercizio della potestà di vigilanza della Commissione sulla società concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo, approvata dalla Commissione il 18 marzo del 2015, i quesiti dal n. 471/2333 al n. 472/2334 per i quali sono pervenute per i quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza della Commissione (*vedi allegato*).

La seduta termina alle ore 9,35.

ALLEGATO

*QUESITI PER I QUALI È PERVENUTA RISPOSTA SCRITTA
ALLA PRESIDENZA DELLA COMMISSIONE
(DAL N. 471/2333 AL N. 472/2334)*

BERGESIO, COIN, FUSCO, MACCANTI, PERGREFFI, TARANTINO, RUZZONE, GOLINELLI, PATELLI. – *Al Presidente e all'Amministratore delegato della Rai.* – Per sapere premesso che,

nella puntata dell'11 giugno scorso della trasmissione «Sapiens» il conduttore Mario Tozzi ha più volte attaccato l'attività venatoria arrivando a stabilire parallelismo del tutto fuorviante tra la stessa e l'odiosa pratica del bracconaggio e con ciò gravemente ledendo l'immagine dei cacciatori.

Il prof. Tozzi è attualmente Primo Ricercatore presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche (Istituto di Geologia Ambientale e Geoingegneria), si è occupato dell'evoluzione geologica del Mediterraneo centro-orientale, studiando le deformazioni delle rocce. Oggi si occupa principalmente di divulgazione scientifica e del trasferimento dei risultati della ricerca del CNR.

Il conduttore, dimenticando il suo ruolo di ricercatore CNR, durante la trasmissione ha esposto dati sul prelievo venatorio legale di animali selvatici in Italia del tutto fantasiosi, sganciati dalla realtà e privi di qualsiasi valore informativo.

Il prof. Tozzi ha del tutto pretestuosamente evitato di informare il pubblico sulle competenze degli Enti deputati per legge alla raccolta dei dati dei prelievi, che sono le Regioni, l'ISPRA e la Commissione Europea DGXI.

Il conduttore ha inoltre colpevolmente evitato di informare il pubblico che esistono pubblicazioni europee ufficiali che raccolgono i dati dei prelievi, raccolti da ISPRA, e presentati nel Rapporto sull'Articolo 12 della direttiva 147/2009/CE, visibili sul sito dell'agenzia europea per l'ambiente (EEA).

Il prof. Tozzi si è, inoltre, lasciato andare a delle considerazioni personali diffondendole come dati certi raccolti da sondaggi, senza però citare quali fossero.

Il conduttore ha, ancora, fornito agli ignari telespettatori cifre, sulla caccia, del tutto destituite di fondamento, sostenendo che in Italia vengono abbattuti circa 464 milioni di animali (773 per cacciatore) anche in questo caso senza citare alcuna fonte.

Da ultima, si evidenzia che il ricercatore ha prima parlato dei bracconieri come killer seriali e subito dopo dei cacciatori che sono anacronistici introducendo contributi video volutamente tesi a ingenerare nel telespettatore una rappresentazione artata dell'attività venatoria, paragonando una illegalità come il bracconaggio ad una attività strettamente regolata e

fortemente controllata come l'attività venatoria, ledendo gravemente all'immagine di cacciatori.

vista la gravità del fatto riportato, alla Società concessionaria si chiede:

se la Dirigenza RAI sia al corrente di quanto esposto in premessa e se si ritiene compatibile questo modo fuorviante di fare comunicazione con le responsabilità e i compiti del servizio pubblico.

(471/2333)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto si forniscono i seguenti elementi informativi sulla base delle indicazioni ricevute dalle competenti strutture aziendali.

In via preliminare è opportuno sottolineare che durante la puntata dell'11 giugno u.s. della trasmissione Sapiens, andata in onda su Rai 3, il conduttore Mario Tozzi ha tenuto ampiamente separate le trattazioni inerenti all'attività venatoria da quelle relative al bracconaggio. Questo sia per fornire al pubblico una corretta informazione sia per trattare i due argomenti in modo da evidenziarne le singole specificità. Dunque, nessun parallelismo tra chi legittimamente svolge regolare attività venatoria e chi, al contrario, uccide animali – anche a rischio di estinzione – senza il rispetto di regole e leggi.

Per questo, il segmento di trasmissione nel quale il conduttore parla del profilo del bracconiere come quello di «omicida seriale» è separato da un brano filmato di diversi minuti che lo divide chiaramente e narrativamente dal segmento successivo nel quale il conduttore parla della caccia.

Quanto alle cifre sulla caccia e sul numero di animali abbattuti in Italia, è bene ricostruire puntualmente ciò che avvenuto in trasmissione: Tozzi ha chiarito – mentre scriveva sulla lavagna trasparente – che si trattava di stime sul «prelievo effettuato dai cacciatori sulla fauna selvatica». Il conduttore, inoltre, scriveva e contestualmente affermava che sono «stime, perché non è che si può controllare esattamente», aggiungendo che i cacciatori sono «circa 600.000», «anche se il numero è un po' variabile» e che – «se le stime sono corrette» – i cacciatori «prelevano 464 milioni di prede per stagione e questo significa che sono circa 139 animali al secondo che vengono a mancare».

Da ultimo, relativamente al numero dei cacciatori, la fonte utilizzata è quella dei dati della Polizia dello Stato sulle licenze di porto d'armi a uso caccia. Per i dati sul prelievo, invece, la fonte è la LAV che nel 2017 riportava la cifra di 464 milioni di animali e che oggi sul sito riporta la cifra aggiornata a «400 milioni di animali, più di 4 milioni per ogni giornata venatoria, 400.000 per ogni ora, 116 al secondo»: <https://www.lav.it/aree-di-intervento/animali-selvatici/caccia-quali-quantianimali#:~:text=Basandoci%20sul%20numero%20di%20cacciatori,di%20animali%2C%20pi%20%20di%204>

BERGESIO, COLMELLERE, COIN, FUSCO, MACCANTI, PERGREFFI, TARANTINO. – *Al Presidente e all'Amministratore delegato della Rai.* – Per sapere – premesso che:

la stampa locale ha riportato la notizia che ormai da tempo, i canali tv tematici Rai e delle emittenti regionali, a Vittorio Veneto non si ricevono nel quartiere della Val Lapisina, da Longhere a Fadalto. Difficoltà anche a ricevere Rai 1, Rai 2 e Rai 3 tra Santi Pietro e Paolo e San Giacomo di Veglia.

Anche in a sud continuano ad esserci disagi, il servizio da via Rizzera a San Giacomo di Veglia è a macchia di leopardo perché il ripetitore sul Col Visentin è stato danneggiato dalla tempesta Vaia e in questi anni sono stati fatti solo interventi tampone.

L'articolo 45, comma 2, del testo unico della radiotelevisione (decreto legislativo n. 177 del 2005) individua le attività che il servizio pubblico generale radiotelevisivo deve comunque garantire, fra cui la diffusione di tutte le trasmissioni televisive e radiofoniche di pubblico servizio della società concessionaria con copertura integrale del territorio nazionale;

Alla luce di quanto esposto si chiede alla Società Concessionaria:

Quali iniziative intenda assumere al fine di evitare le conseguenze negative per i telespettatori implicate dal nuovo digitale terrestre consapevoli del fatto che hanno pagato un canone per usufruire di un servizio del quale non possono usufruire e comunque di predisporre una puntuale e capillare campagna informativa volta ad informare i telespettatori dei tempi e dei passaggi in atto.

(472/2334)

RISPOSTA. – *Con riferimento all'interrogazione in oggetto si forniscono i seguenti elementi informativi sulla base delle indicazioni ricevute dalle competenti strutture aziendali.*

Il comune di Vittorio Veneto è servito dal trasmettitore di «Valle Lapisina» che, al momento, diffonde con ottima qualità il contenuto del solo principale Multiplex Rai denominato «MUXMR» (che diffonde: Rai1 HD, Rai2 HD, Rai3 nazionale/regionale e RaiNews24) e dai trasmettitori «Col Visentin» e «Vittorio Veneto» che diffondono l'intera offerta editoriale Rai (MUXMR, MUXA e MUXB).

La particolare orografia del territorio comunale impedisce di fatto ad una parte della popolazione (circa il 15% degli abitanti), residente prevalentemente nelle frazioni indicate, di ricevere in modo corretto i canali tematici diffusi dai trasmettitori suddetti (trasmettitori «non in vista»).

Il prossimo passaggio alla nuova tecnologia diffusiva (DVB-T2) dovrebbe ridurre ulteriormente le problematiche per gli utenti.

Alle difficoltà sopra menzionate si è aggiunta la necessità di configurare il trasmettitore di «Col Visentin» in modo da operare con una po-

tenza ed un'altezza ridotta a causa dei danni a cui è stato soggetto durante la tempesta Vaia.

Attraverso la consociata Rai Way, Rai si sta adoperando per abbreviare il più possibile i tempi di lavorazione, per il ripristino delle strutture e delle apparecchiature necessarie, che auspicabilmente si ultimeranno entro la fine del mese di luglio del corrente anno.

Tutto ciò premesso, tenendo in considerazione anche di quanto riportato nella Convenzione di servizio pubblico del 28 aprile 2017 (articolo 3, comma 1, lettera a) e nel Contratto di servizio Rai-MiSE 2018-2022 (articolo 19, comma 5), si evidenziano di seguito le azioni che la scrivente concessionaria ha intrapreso per mitigare le problematiche di ricezione in alcune ridotte aree del Paese e che costituiscono una valida alternativa:

1. Realizzazione della piattaforma «Tivùsat» (trasmissione satellitare) per fruire dell'intera programmazione Rai, gratuitamente, direttamente da satellite con l'uso di un'antenna parabolica ed un decoder satellitare opportunamente abilitato. La piattaforma «Tivùsat» è stata studiata proprio per risolvere problematiche di carenza di copertura del servizio estremamente localizzate ed è, quindi, integrativa della rete terrestre. Informazioni circa la reperibilità dei decoder, delle smart card e, in generale, della fruizione del suddetto servizio da satellite sono reperibili al sito www.tivusat.tv.

2. Realizzazione della piattaforma «RaiPlay» (trasmissione internet – IP) dalla quale, in modo completamente gratuito, si possono guardare i 14 canali Rai in diretta streaming e avere accesso a un vasto catalogo di programmi di serie TV, fiction, film, documentari, concerti e cartoni animati. Attraverso la Guida TV si ha inoltre la possibilità di rivedere i programmi andati in onda negli ultimi 7 giorni.

3. Realizzazione dell'iniziativa di distribuzione delle «smartcard Rai» (indicata come obbligo anche sul Contratto di Servizio Rai – articolo 19, comma 5). Il piano «smartcard Rai» prevede la distribuzione gratuita (presso le sedi Rai) di una tessera che abilita la visione dei soli canali Rai, ricevuti tramite la piattaforma satellitare, agli utenti che, in seguito alle operazioni di refarming, hanno perso il segnale. Tale piano è attivo dai primi giorni del 2022 in linea con il calendario di refarming.

4. Accesso alla funzione RAI Tv+ (freccia su) che permette la fruizione dell'intera offerta editoriale sui televisori compatibili HBB 2.0.1 e collegati alla rete.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
sul fenomeno delle mafie
e sulle altre associazioni criminali, anche straniere**

Giovedì 7 luglio 2022

Comitato XXI

**Regime carcerario *ex art. 41-bis*
dell'ordinamento penitenziario e sulle modalità di esecuzione
della pena intramuraria in alta sicurezza**

Riunione n. 26

Coordinatrice: ASCARI (M5S)

Orario: dalle ore 14,20 alle ore 15,46

Comitato IV

**Influenza e controllo criminali sulle attività
connesse al gioco nelle sue varie forme**

Riunione n. 22

Coordinatore: ENDRIZZI (M5S)

Orario: dalle ore 14,23 alle ore 17,18

COMITATO PARLAMENTARE
per la sicurezza della Repubblica

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria
238^a Seduta

Presidenza del Presidente
URSO

La seduta inizia alle ore 10,15.

Seguito dell'esame ai sensi dell'articolo 35, comma 2, della legge n. 124 del 2007, di una proposta di Relazione al Parlamento sul dominio aerospaziale quale nuova frontiera della competizione geopolitica

Il Comitato procede al seguito dell'esame ai sensi dell'articolo 35, comma 2, della legge n. 124 del 2007, di una proposta di Relazione al Parlamento sul dominio aerospaziale quale nuova frontiera della competizione geopolitica.

Dopo un intervento introduttivo del PRESIDENTE, prendono la parola i relatori, senatore FAZZONE (*FIBP-UDC*) e deputato Maurizio CATTOI (*M5S*), che illustrano una versione aggiornata del testo che riporta le integrazioni su cui si era concordato.

La proposta di Relazione, così integrata, posta ai voti, viene quindi approvata all'unanimità.

Il Comitato delibera altresì di rendere pubblica la Relazione che sarà stampata come *Doc. XXXIV*, n. 10, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, della legge n. 124 del 2007 e ai sensi dell'articolo 12 del Regolamento interno del Comitato.

La seduta termina alle ore 10,35.

COMMISSIONE PARLAMENTARE per l'attuazione del federalismo fiscale

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

Presidenza del Presidente
Cristian INVERNIZZI

La seduta inizia alle ore 8,20.

AUDIZIONI

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI) sull'assetto della finanza territoriale e sulle linee di sviluppo del federalismo fiscale

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento della Commissione, e conclusione)

Cristian INVERNIZZI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta sarà assicurata, oltre che mediante il resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati. Introduce quindi l'audizione.

Alessandro CANELLI, *Sindaco di Novara e delegato alla finanza locale dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI)*, svolge, da remoto, una relazione sui temi oggetto dell'audizione, trasmettendo della documentazione alla Commissione.

Intervengono, per formulare quesiti e osservazioni, i senatori Marco PEROSINO (*FIBP-UDC*) e, da remoto, Vincenzo PRESUTTO (*Ipf-CD*).

Alessandro CANELLI, *Sindaco di Novara e delegato alla finanza locale dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI)*, e Andrea FERRI, *Responsabile dell'Area finanza locale e catasto dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI)*, intervenendo da remoto, rispondono ai quesiti posti e forniscono precisazioni e chiarimenti.

Cristian INVERNIZZI, *presidente*, nel ringraziare gli auditi, dispone che la documentazione trasmessa sia allegata al resoconto stenografico e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle ore 9,30.

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
sul gioco illegale e sulle disfunzioni del gioco pubblico

Giovedì 7 luglio 2022

Plenaria

21ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente
ENDRIZZI

È presente, in videoconferenza, il dottor Luca Coletto, Assessore alla Salute e politiche sociali della Regione Umbria nonché membro della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

La seduta inizia alle ore 8,50.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il presidente ENDRIZZI (M5S) avverte che, ai sensi dell'articolo 12 del Regolamento della Commissione, della seduta verrà redatto il resoconto sommario ed il resoconto stenografico e che la pubblicità dei lavori sarà effettuata attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito interno, ed inoltre attraverso i canali multimediali del Senato.

AUDIZIONE DEL PRESIDENTE DELLA CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

Il PRESIDENTE introduce il dottor Luca Coletto, Assessore alla Salute e politiche sociali della Regione Umbria nonché membro della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome che interviene su delega del Presidente.

L'assessore COLETTO illustra il tema dello stato di attuazione dell'Accordo in Conferenza Unificata del 7 settembre 2017 in relazione alle regolamentazioni regionali.

Pongono quesiti i senatori MARINO (*IV-PSI*) e il PRESIDENTE.

L'assessore COLETTO fornisce i chiarimenti richiesti.

Il PRESIDENTE, nel ringraziare l'assessore Coletto per il contributo ai lavori della Commissione, dichiara conclusa la seduta.

La seduta termina alle ore 9,30.

