



---

Giunte e Commissioni

**RESOCONTO SOMMARIO**

n. 312

Resoconti

Supplemento

Allegati

**GIUNTE E COMMISSIONI**

Sedute di giovedì 1° agosto 2024

**INDICE****Commissioni permanenti**

8<sup>a</sup> - Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica:

*Plenaria* . . . . . *Pag.* 3

---

**ERRATA CORRIGE** . . . . . *Pag.* 142

---

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Civici d'Italia-Noi Moderati (UDC-Coraggio Italia-Noi con l'Italia-Italia al Centro)-MAIE; Cd'I-NM (UDC-CI-NcI-IaC)-MAIE; Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE: FI-BP-PPE; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-Il Centro-Renew Europe: IV-C-RE; Lega Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: LSP-PSd'Az; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Per le Autonomie (SVP-PATT, Campobase): Aut (SVP-PATT, Cb); Misto: Misto; Misto-ALLEANZA VERDI E SINISTRA: Misto-AVS; Misto-Azione-Renew Europe: Misto-Az-RE.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici,  
comunicazioni, innovazione tecnologica)**

Giovedì 1° agosto 2024

**Plenaria**

**132<sup>a</sup> Seduta**

*Presidenza del Presidente*  
**FAZZONE**

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Ferrante.*

*La seduta inizia alle ore 14.*

*IN SEDE REFERENTE*

**(1206) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport**, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il PRESIDENTE comunica che sono stati presentati 136 emendamenti e 37 ordini del giorno, pubblicati in allegato, e che si procederà ora all'illustrazione degli stessi.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) illustra il complesso degli emendamenti presentati dal suo Gruppo, che ripropongono temi già posti dal Partito democratico nel corso dell'esame alla Camera dei deputati, ma che non hanno trovato accoglimento all'interno di un provvedimento che, invece di migliorare il quadro delle infrastrutture, reca misure che si riveleranno, a suo avviso, controproducenti.

La senatrice FREGOLENT (*IV-C-RE*) illustra l'emendamento 5.0.1 e l'ordine del giorno G/1206/34/8, volti allo stanziamento delle risorse ne-

cessarie al completamento della linea ferroviaria pontremolese, osservando che, prima di avviare nuove opere, sarebbe ragionevole portare a compimento quelle già previste.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, i restanti emendamenti e ordini del giorno si intendono illustrati.

Si passa all'esame degli ordini del giorno.

Il sottosegretario FERRANTE dichiara la disponibilità del Governo ad accogliere come raccomandazione gli ordini del giorno G/1206/4/8, G/1206/33/8 e G/1206/34/8, a condizione che siano accettate altrettante riformulazioni di cui dà lettura.

Esprime parere favorevole sull'ordine del giorno G/1206/10/8.

Comunica poi che gli ordini del giorno G/1206/17/8, G/1206/19/8, G/1206/24/8, G/1206/26/8, G/1206/28/8, G/1206/29/8, G/1206/30/8, G/1206/31/8, G/1206/32/8, G/1206/35/8 e G/1206/36/8 potrebbero essere accolti, ove venissero accettate altrettante riformulazione di cui dà lettura.

Chiede l'accantonamento dell'ordine del giorno G/1206/37/8, in attesa del completamento della relativa istruttoria.

Su tutti i restanti ordini del giorno il parere è contrario.

La senatrice Aurora FLORIDIA (*Misto-AVS*) accetta la riformulazione proposta dal Governo e presenta l'ordine del giorno G/1206/4/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta dunque accolto dal Governo come raccomandazione.

L'ordine del giorno G/1206/10/8, sul quale è stato espresso parere favorevole, risulta pertanto accolto.

La senatrice SIRONI (*M5S*) accetta le riformulazioni proposte dal Governo e presenta gli ordini del giorno G/1206/17/8 (testo 2) e G/1206/26/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

Il senatore TREVISI (*M5S*) accetta le riformulazioni proposte dal Governo e presenta gli ordini del giorno G/1206/19/8 (testo 2), G/1206/32/8 (testo 2) e G/1206/33/8 (testo 2), pubblicati in allegato. Gli ordini del giorno G/1206/19/8 (testo 2) e G/1206/32/8 (testo 2) risultano pertanto accolti dal Governo, mentre l'ordine del giorno G/1206/33/8 (testo 2) risulta accolto come raccomandazione.

La senatrice DI GIROLAMO (*M5S*) accetta le riformulazioni proposte dal Governo e presenta gli ordini del giorno G/1206/24/8 (testo 2), G/1206/28/8 (testo 2), G/1206/29/8 (testo 2), G/1206/30/8 (testo 2) e

G/1206/31/8 (testo 2), pubblicati in allegato, che risultano pertanto accolti dal Governo.

La senatrice FREGOLENT (*IV-C-RE*) invita il Governo a rivedere il parere reso sull'ordine del giorno G/1206/34/8. Se potrebbe essere astrattamente accettabile la richiesta del Governo di espungere il riferimento al fatto che lo stanziamento delle risorse necessarie alla realizzazione e al completamento del raddoppio della tratta ferroviaria Pontremolese debba avvenire entro il 2024, visto che mancano ormai pochi mesi alla fine dell'anno, non è a suo avviso comprensibile la richiesta di espungere le premesse, che si riferiscono a quanto fatto per l'opera in questione dal governo Draghi, e tantomeno l'accoglimento come raccomandazione, considerato che, ad eccezione di Fratelli d'Italia, le altre forze politiche che formano l'attuale maggioranza sostenevano il governo Draghi e non dovrebbero dunque avere problemi ad accettare *tout court* un ordine del giorno che chiede di portare a termine ciò che il governo Draghi ha avviato.

Il sottosegretario FERRANTE osserva che l'espunzione delle premesse non inficerebbe la parte dispositiva dell'ordine del giorno e conferma la proposta di riformulazione.

La senatrice FREGOLENT (*IV-C-RE*) dichiara di ritenere inaccettabile la riformulazione proposta dal Governo.

L'ordine del giorno G/1206/34/8 risulta pertanto non accolto.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) sottoscrive, insieme ai senatori IRTO (*PD-IDP*) e FINA (*PD-IDP*), l'ordine del giorno G/1206/35/8, accetta la proposta del Governo e presenta l'ordine del giorno G/1206/35/8 (testo 2), pubblicato in allegato, che risulta pertanto accolto dal Governo.

Chiede invece al rappresentante del Governo di rivedere la proposta di riformulazione dell'ordine del giorno G/1206/36/8, relativo alla realizzazione del nuovo ponte stradale sul torrente Stura, rinunciando perlomeno all'inserimento della clausola « a valutare l'opportunità di ».

Il sottosegretario FERRANTE conferma il parere reso.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) dichiara di non accettare la proposta di riformulazione e insiste per la votazione.

Previa verifica del numero legale, l'ordine del giorno G/1206/36/8 viene posto in votazione e risulta respinto.

Come richiesto dal rappresentante del Governo, l'ordine del giorno G/1206/37/8 viene momentaneamente accantonato.

Tutti i restanti ordini del giorno risultano non accolti dal Governo.

Si passa pertanto all'esame degli emendamenti.

Il sottosegretario FERRANTE esprime parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

La relatrice MINASI (*LSP-PSd'Az*) esprime parere conforme a quello del rappresentante del Governo.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 1.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 e 1.5.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 2.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, 2.23, 2.24, 2.25, 2.26, 2.27, 2.28, 2.29, 2.30, 2.31, 2.32, 2.33, 2.34, 2.35, 2.36 e 2.0.1.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9 e 3.10.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 4.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.0.1 e 4.0.2.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 5.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 5.10, 5.11, 5.12, 5.13, 5.14, 5.15, 5.16, 5.0.1, 5.0.2, 5.0.3 e 5.0.4.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 6.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.0.1, 6.0.2, 6.0.3, 6.0.4, 6.0.5, 6.0.6 e 6.0.7.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 6-bis.

La Commissione respinge l'emendamento 6-bis.0.1.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) invita il rappresentante del Governo a modificare il parere negativo reso sull'emendamento 6-bis.0.2, sottolineando l'importanza del raddoppio della linea ferroviaria Siena-Poggibonsi.

Il sottosegretario FERRANTE conferma il parere negativo del Governo.

L'emendamento 6-bis.0.2 viene posto in votazione e risulta respinto.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 7.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.0.1 e 7.0.2.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 8.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 8.1 e 8.2.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 9.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 9.0.1 e 9.0.2.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 10.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 10.5, 10.6, 10.7, 10.8, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13, 10.14, 10.15, 10.16, 10.17, 10.18, 10.19 e 10.0.1.

Non essendovi emendamenti riferiti all'articolo 11, si passa all'esame di quelli riferiti all'articolo 12.

Con distinte votazioni, la Commissione respinge gli emendamenti 12.1, 12.2, 12.3, 12.4, 12.0.1, 12.0.2 e 12.0.3.

Il PRESIDENTE comunica che, essendo esaurita la votazione degli emendamenti, si tornerà ad esaminare l'ordine del giorno G/1206/37/8, che era stato precedentemente accantonato.

Il sottosegretario FERRANTE esprime parere contrario.

Il senatore BASSO (*PD-IDP*) insiste per la votazione.

L'ordine del giorno G/1206/37/8 viene posto in votazione e risulta respinto.

Il PRESIDENTE comunica che, non essendo ancora pervenuto il parere della Commissione bilancio sul testo del provvedimento, le dichiarazioni di voto finale e il voto per il conferimento del mandato alla relatrice avranno luogo nella seduta che verrà convocata per lunedì 5 agosto, alle ore 15.

La Commissione prende atto.

Il seguito dell'esame è rinviato.

*La seduta termina alle ore 14,30.*



## ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE N. 1206

(al testo del decreto-legge)

### **G/1206/1/8**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

con l'articolo 10 del provvedimento viene definito un procedimento di concessione di finanziamenti, da parte della Cassa depositi e prestiti, assistiti dalla garanzia dello Stato, per sostenere iniziative e progetti promossi nell'ambito del Piano Mattei, in misura pari all'80 per cento per singolo intervento e viene altresì stabilito (comma 11) che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono determinati orientamento strategico e priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo, 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, da destinare, anche in parte, a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei;

secondo quanto più volte espresso dal Governo con il Piano Mattei si manifesta l'esigenza di costruire un nuovo partenariato tra Italia e Stati del Continente africano, volto a promuovere uno sviluppo comune, sostenibile e duraturo, nella dimensione politica, economica, sociale, culturale e di sicurezza, favorendo la condivisione e la partecipazione degli Stati africani interessati all'individuazione, alla definizione e all'attuazione degli interventi previsti dal piano,

impegna il Governo

ad istituire il Tavolo per la partecipazione della società civile africana, con lo scopo di favorire la partecipazione delle organizzazioni non go-

vernative africane direttamente interessate all'individuazione delle finalità e degli obiettivi dal Piano Mattei, nonché all'impegno compartecipato allo sviluppo sostenibile e duraturo dei territori oggetto degli interventi.

---

### **G/1206/2/8**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

#### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 8 del provvedimento in esame provvede a modificare l'assetto organizzativo delle strutture dedicate allo svolgimento dei compiti previsti dalla disciplina in materia di stoccaggio geologico di CO<sub>2</sub>, istituendo due nuovi organi autonomi presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE): il Comitato per lo sviluppo della cattura e dello stoccaggio geologico di CO<sub>2</sub> (Comitato CCS) e la Segreteria tecnica CCS (dall'acronimo dell'inglese *Carbon Capture and Storage*) e ne sono disciplinati i compiti, la composizione, il funzionamento, la nomina dei membri e i relativi compensi;

per avere un impatto significativo nella lotta ai cambiamenti climatici, la capacità di sequestro della CO<sub>2</sub> tramite CCS a livello globale dovrebbe attestarsi mediamente attorno ai 12 miliardi di tonnellate l'anno, un livello 260 volte superiore all'attuale. Non vi è un solo indicatore economico o tecnologico che suggerisca che si tratti di un obiettivo ragionevolmente raggiungibile nei tempi necessari per incidere nella lotta al cambiamento climatico;

dal 2009 i Governi di tutto il mondo hanno stanziato 8,5 miliardi di dollari per progetti CCS e tuttavia, solo il 30 per cento di questi finanziamenti è stato speso perché i progetti non sono riusciti a decollare. Numerosi progetti in tutto il mondo sono stati abbandonati per insostenibilità economica o problemi tecnici;

per restare nel contesto europeo, nel 2018 la Corte dei conti europea ha fortemente criticato l'Unione europea per avere speso 424 mi-

lioni di euro in progetti CCS fallimentari che non sono riusciti nell'obiettivo di diffondere la tecnologia nel vecchio continente;

il processo CCS la separazione della CO<sub>2</sub> e ogni singolo stadio del processo CCS richiede molta energia termica e/o elettrica. Dalla separazione della CO<sub>2</sub> al trasporto (per ridurre adeguatamente il volume, la CO<sub>2</sub> viene preferibilmente trasportata in forma liquida e questo richiede basse temperature ed elevate pressioni) fino all'iniezione di CO<sub>2</sub> nel sottosuolo – tipicamente a una profondità tra i mille e i 3 mila metri – ha un costo energetico rilevante;

il rischio di fuga della CO<sub>2</sub> dai depositi CCS attraverso le strutture geologiche esistenti o a seguito di eventi naturali come terremoti, che possono avvenire anche in futuro, pongono un ulteriore elemento di forte criticità e di incertezza sul comportamento a lungo termine di enormi quantità di CO<sub>2</sub> iniettate nel sottosuolo,

impegna il Governo

ad astenersi dall'adottare ulteriori iniziative volte a indirizzare risorse pubbliche al finanziamento o al sostegno di progetti di stoccaggio della CO<sub>2</sub> nel nostro Paese, continuando a promuovere e sostenere con incentivi e agevolazioni la crescita della produzione di energia da fonte rinnovabile per aumentare la potenza di generazione da FER nei prossimi anni al fine di conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra e di decarbonazione fissati in ambito europeo.

---

### **G/1206/3/8**

DE CRISTOFARO, AURORA FLORIDIA, CUCCHI, MAGNI

#### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento, reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nella parte finale il comma 3 dell'articolo 5 autorizza una spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024 necessaria per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affida-

mento ed esecuzione dei lavori, da attuare per fasi funzionali fino al collaudo, per la realizzazione dell'intervento « Livorno – Caserma Toscana – Sede del Gruppo intervento speciale (I° Lotto) »;

d'intesa con regione Toscana, provincia e comune di Pisa, Parco Migliarino San Rossore Massaccioli, nell'area dell'ex CISAM a San Piero a Grado nel comune di Pisa sarà realizzato l'intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale, del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti « Toscana » e del Centro cinofili, individuato quale « opera destinata alla difesa nazionale »;

l'area del pisano è già interessata dall'insediamento di numerosi insediamenti militari, da *Camp Darby* allo scalo aeroportuale militare e ora rischia di essere gravata da ulteriori strutture dal forte impatto ambientale sul territorio, come una nuova grande base militare di quasi 73 mila metri quadri, per oltre 445 mila metri cubi di nuove costruzioni, localizzata in un'area inclusa nel perimetro del Parco nazionale di San Rossore, area protetta da vincoli paesaggistici e norme di tutela della biodiversità e di protezione ambientale;

secondo le analisi di *Greenpeace* e *Sbilanciamoci*, nell'ultimo decennio (2013-2023) le spese militari in Italia hanno registrato un aumento *record* del +30 per cento, con un acquisto di nuove armi cresciuto del 132 per cento. In un decennio, la spesa italiana per i nuovi sistemi d'arma è passata da 2,5 miliardi di euro a 5,9 miliardi. Un aumento che stride con la stagnazione della spesa per i servizi prioritari: dal 2013 al 2023, nonostante il Covid, il *budget* per la sanità è aumentato solo dell'11 per cento, la spesa per l'istruzione è cresciuta solo del 3 per cento e la spesa per la protezione ambientale – in piena crisi climatica – solo del 6 per cento,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina richiamata in premessa e ad escludere dalle opere destinate alla difesa nazionale l'intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale, del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti « Toscana » e del Centro cinofili, in Pisa di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 gennaio 2022, cancellando qualsiasi forma di finanziamento ad esso destinato.

---

### **G/1206/4/8**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro:

dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell’Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l’articolo 4, al fine di consentire l’avvio delle attività prodromiche all’operatività dell’Autorità per la Laguna di Venezia, istituita con l’articolo 95 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con legge 13 ottobre 2020, n. 126, e di predisporre gli atti necessari al funzionamento della stessa, nelle more della piena operatività dell’Autorità medesima, autorizza il presidente a conferire incarichi di livello dirigenziale generale, stipulare contratti di collaborazione e deliberare il bilancio del primo esercizio finanziario;

l’articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, modificato dall’articolo 4, comma 4, del decreto-legge n. 68 del 2022, ha istituito l’Autorità per la Laguna di Venezia – Nuovo Magistrato alle Acque, attribuendo all’Autorità la natura di ente pubblico non economico di rilevanza nazionale. L’Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con la medesima norma sono state inoltre individuate le funzioni e le competenze attribuite all’Autorità per la salvaguardia della città di Venezia e della zona lagunare e per il mantenimento del regime idraulico lagunare, nonché gli organi dell’Autorità stessa, le relative funzioni e attribuzioni, e le modalità di nomina;

secondo quanto disposto dalla norma istitutiva, le funzioni dell’Autorità sono esercitate compatibilmente con i principi e i criteri relativi al buono stato ecologico delle acque di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione del rischio di alluvioni di cui al decreto legislativo 23 febbraio 2010, n. 49 e alle tutele di cui alle direttive 2009/147/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 novembre 2009 e 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, cosiddette direttive « Uccelli » e « *Habitat* »;

la Laguna di Venezia, la più grande laguna costiera del bacino del Mediterraneo, con una superficie totale di 550 chilometri quadrati, appare come un complesso sistema di ambienti emersi (le isole, che occupano l’8 per cento della superficie), sommersi (lo specchio d’acqua costantemente sommerso che occupa il 67 per cento della superficie) e parzialmente sommersi (le barene, che occupano il 25 per cento della superficie) che costituiscono un ecosistema di transizione, capace di conservare il più esteso *habitat* con carattere tuttora primario riconoscibile nella regione Veneto;

in relazione della presenza e dell’alto valore ambientale degli *habitat* e delle specie animali e vegetali, la Laguna di Venezia è individuata quasi interamente come Zona di protezione speciale (ZPS – IT3250046 – Laguna di Venezia) nell’ambito della Rete Natura 2000 dalla Commissione europea, istituita con la Direttiva 92/43/Cee « *Habi-*

*tat* » con l'obiettivo di promuovere la tutela e la conservazione della diversità biologica presente nel territorio degli Stati membri;

la Laguna Centrale di Venezia a partire dagli anni '70 del secolo scorso è stata oggetto di sempre maggiore attenzione, con l'avvio di un percorso virtuoso culminato con la prima legge Speciale per Venezia nel 1973, che poneva tra gli obiettivi prioritari il riequilibrio lagunare, il ripristino della morfologia nei suoi caratteri identificativi e funzionali e la rimozione delle cause di dissesto;

negli stessi decenni, che hanno visto il succedersi delle successive leggi speciali finalizzate alla sua salvaguardia, si è assistito al progressivo collasso dei caratteri morfologici che avevano assicurato per millenni questo straordinario ecosistema ricco di biodiversità. Un semplice confronto tra le cartografie del 1970 e del 2000 è sufficiente per rendersi conto di quanto la Laguna sia degenerata rispetto all'epoca della prima legge speciale;

oggi la perdita dei caratteri idro-morfologici appare ulteriormente aumentata, mentre le previsioni per il futuro rendono ancora più urgente e drammatico il rilancio degli obiettivi di riequilibrio, con conservazione e ripristino degli *habitat* peculiari, riportando l'area a un assetto che ne ricomponga in forme nuove funzionalità e identità;

in merito ai recenti progetti d'intervento ricadenti all'interno della Laguna di Venezia, in particolare le opere di marginamento lungo i bordi delle Casse di colmata del canale Malamocco-Marghera e la realizzazione del nuovo *terminal* Montiron, i rappresentanti di diverse organizzazioni per la protezione dell'ambiente, in data 12 febbraio 2024 hanno inoltrato alla Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo (PETI), una petizione relativa alla tutela della Laguna di Venezia e dei siti Natura 2000;

in data 9 aprile 2024 la Commissione PETI ha esaminato la Petizione ascoltando la prima firmataria in merito agli elementi giuridici e fattuali principali relativi alle denunciate plurime violazioni del Diritto ambientale UE da anni riscontrate a Venezia, a detrimento della Laguna e degli *habitat* e specie di rilevanza unionali, anche di carattere prioritario ivi presenti;

la stessa Commissione PETI a conclusione della seduta ha deciso, a seguito di posizione espressa esplicitamente dai Gruppi in Aula all'unanimità, che la Petizione in questione dovesse rimanere aperta nell'attività d'indagine e contestualmente di procedere all'invio di una Missiva a nome della PETI al comune di Venezia, alla regione Veneto e al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, esprimendo il sostegno alle ragioni dei firmatari e richiedendo l'acquisizione delle informazioni di dettaglio in merito a quanto esposto per consentire agli eurodeputati della Commissione di proseguire nell'approfondimento di indagine sul caso,

impegna il Governo:

a fornire per quanto di competenza, ogni elemento utile alla Commissione PETI del Parlamento europeo in merito agli elementi giuridici e fattuali relativi alle denunciate plurime violazioni del Diritto ambientale UE da anni riscontrate a Venezia, a detrimento della Laguna e degli *habitat* e specie di rilevanza comunitaria, anche di carattere prioritario ivi presenti;

a garantire attraverso i poteri d'indirizzo e vigilanza nei confronti dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che le funzioni e le competenze attribuite alla stessa siano esercitate con l'obiettivo primario di conseguire il riequilibrio ecologico della Laguna di Venezia a tutela degli *habitat* e delle specie animali e vegetali, della Laguna di Venezia, come individuati nella Zona di Protezione Speciale (ZPS – IT3250046 – Laguna di Venezia) nell'ambito della Rete europea Natura 2000;

a vigilare sull'operato del Presidente dell'Autorità per la laguna di Venezia affinché eserciti le facoltà di conferimento di incarichi di livello dirigenziale generale e di stipula di contratti di collaborazione in modo tale da introdurre nell'organico professionalità di altissima competenza tecnica, scientifica e amministrativa.

---

### **G/1206/4/8 (testo 2)**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

#### **Accolto come raccomandazione**

Il Senato,

impegna il Governo:

a garantire attraverso i poteri d'indirizzo e vigilanza nei confronti dell'Autorità per la Laguna di Venezia, che le funzioni e le competenze attribuite alla stessa siano esercitate con l'obiettivo primario di conseguire il riequilibrio ecologico della Laguna di Venezia a tutela degli *habitat* e delle specie animali e vegetali, della Laguna di Venezia, come individuati nella Zona di Protezione Speciale (ZPS – IT3250046 – Laguna di Venezia) nell'ambito della Rete europea Natura 2000;

a vigilare sull'operato del Presidente dell'Autorità per la laguna di Venezia affinché eserciti le facoltà di conferimento di incarichi di livello dirigenziale generale e di stipula di contratti di collaborazione in modo tale da introdurre nell'organico professionalità di altissima competenza tecnica, scientifica e amministrativa.

---



**G/1206/5/8**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Non accolto**

Il Senato,

premessi che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 2 reca disposizioni finalizzate a precisare il perimetro applicativo di alcune disposizioni del decreto-legge n. 35 del 2023 sulle attività propedeutiche alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (cosiddetto « Ponte sullo Stretto »);

in particolare le disposizioni di cui al comma 1, lettera *b*) precisano che l'approvazione, da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), delle osservazioni, richieste e prescrizioni acquisite nella conferenza di servizi e ritenute assentibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle eventuali prescrizioni formulate all'esito del procedimento di valutazione di impatto ambientale, del progetto definitivo con la relativa relazione di aggiornamento, del piano economico-finanziario, della relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che indichi l'integrale copertura finanziaria dei costi di realizzazione dell'intervento, dovrà avvenire entro il 31 dicembre 2024;

la modifica di cui al comma 1, lettera *a*), numero 1.1) è volta a chiarire le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con Stretto di Messina S.p.A., prevedendo che la convenzione di concessione sia approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni Sicilia e Calabria;

secondo quanto disposto dal decreto-legge n. 35 del 2023 la società concessionaria è autorizzata a sottoscrivere con il contraente generale atti negoziali non onerosi, prodromici alla determinazione del contenuto degli atti aggiuntivi ai contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, manifestando la volontà che ciascun contratto riprenda a produrre i propri effetti subordinatamente alla delibera di approvazione del progetto definitivo da parte del CIPESS e previa definizione, per il relativo



contratto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, delle rinunce alle azioni, alle domande e ai giudizi nei confronti della Società concessionaria e di ogni altra pubblica amministrazione coinvolta nella realizzazione dell'opera;

il Progetto definitivo del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, il cui *iter* è iniziato nel 2003 e riavviato con il decreto-legge n. 35 del 2023, è stato approvato il 29 luglio 2011 da parte del Consiglio di amministrazione della SdM. Per esso trova applicazione quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 127, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) che dispone: « Il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime parere obbligatorio sui progetti definitivi di lavori pubblici di competenza statale, o comunque finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato, di importo superiore ai 25 milioni di euro, nonché parere sui progetti delle altre stazioni appaltanti che siano pubbliche amministrazioni, sempre superiori a tale importo, ove esse ne facciano richiesta. Per i lavori pubblici di importo inferiore a 25 milioni di euro, le competenze del Consiglio superiore sono esercitate dai comitati tecnici amministrativi presso i Servizi Integrati Infrastrutture e Trasporti (SIIT). Qualora il lavoro pubblico di importo inferiore a 25 milioni di euro, presenti elementi di particolare rilevanza e complessità, il direttore del settore infrastrutture sottopone il progetto, con motivata relazione illustrativa, al parere del Consiglio superiore »;

la mancata acquisizione del parere obbligatorio da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto definitivo, come aggiornato dalla Relazione del progettista, risulta un'anomalia e una grave omissione, trattandosi del progetto di un'opera interamente finanziata con fondi pubblici, per la quale l'ultima legge di bilancio stanziava 11,6 miliardi di euro, mentre appare del tutto improprio che l'ultima valutazione di ordine tecnico su un progetto di così elevata complessità, possa essere lasciata al solo CIPESS;

appare quanto mai necessario che, al di là del compito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di provvedere al controllo analogo sull'attività della società concessionaria, definendo indirizzi idonei a garantire che sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della medesima sia esercitata una influenza determinante da parte del medesimo Ministero, sia garantita opportuna e totale trasparenza su tutti gli atti negoziali e contrattuali che regolano la realizzazione di un'opera pubblica di tale rilevanza, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica,

impegna il Governo:

ad acquisire, prima dell'esame da parte del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile del progetto definitivo e della relazione di aggiornamento del progettista, il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

a garantire che gli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione siglati tra Ministero delle infrastrutture e la società concessionaria Stretto di Messina S.p.A., nonché tutti quelli sottoscritti tra la stessa Società e il contraente generale, ivi compresi quelli caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, siano trasmessi tempestivamente alle Camere, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica dell'osservanza delle disposizioni normative dell'UE in materia di contratti pubblici e gare internazionali.

---

**G/1206/6/8**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Non accolto**

Il Senato,

premessi che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai Commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

con l'articolo 10 del provvedimento viene definito un procedimento di concessione di finanziamenti, da parte della Cassa depositi e prestiti, assistiti dalla garanzia dello Stato, per sostenere iniziative e progetti promossi nell'ambito del Piano Mattei, in misura pari all'80 per cento per singolo intervento e viene altresì stabilito (comma 11) che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono determinati orientamento strategico e priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo, 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, da destinare, anche in parte, a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei;

il Fondo italiano per il clima ha, e dovrebbe mantenere, la finalità esclusiva di finanziare progetti di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, questo perché rappresenta il principale strumento pubblico per perseguire l'impegno dell'Italia (e di tutti gli altri Paesi OCSE) di mobilitazione della finanza per il clima;

ad avviso dei firmatari del presente atto, l'ampiezza e la diversità delle finalità del Piano Mattei potrebbero portare all'utilizzo delle ri-

sorse del Fondo italiano per il clima per perseguire obiettivi non pienamente compatibili con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, dell'Unione europea e dell'Italia in materia di cambiamento climatico, deviando le risorse verso progetti che, pur essendo importanti per lo sviluppo economico e sociale dell'Africa, non contribuiscono direttamente alla mitigazione delle emissioni di gas serra o all'adattamento ai cambiamenti climatici;

lo stesso decreto in esame conferisce potere di delibera sull'ammissibilità dei progetti da finanziare a un comitato tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri nell'ambito della struttura di missione del Piano Mattei e tale scelta introduce un ulteriore rischio di deviazione dalle finalità climatiche delle risorse del Fondo, poiché il comitato tecnico non ha evidentemente il mandato di perseguire gli obiettivi del Fondo italiano per il clima, ma quelli, più ampi, del Piano Mattei,

impegna il Governo

a definire e rendere pubblica quanto prima la quantità esatta di risorse del Fondo italiano per il clima che verranno effettivamente destinate al Piano Mattei, garantendo la totale trasparenza nella destinazione di tali fondi e nei criteri di ammissibilità dei progetti, che dovranno essere volti a selezionare gli investimenti sulla base della loro effettiva capacità di contribuire alla mitigazione e all'adattamento ai cambiamenti climatici.

---

### **G/1206/7/8**

AURORA FLORIDIA, DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorganizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

con l'articolo 10 del provvedimento viene definito un procedimento di concessione di finanziamenti, da parte della Cassa depositi e prestiti, assistiti dalla garanzia dello Stato, per sostenere iniziative e progetti promossi nell'ambito del Piano Mattei, in misura pari all'80 per cento per singolo intervento e viene altresì stabilito (comma 11) che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Mi-

nistro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono determinati orientamento strategico e priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui all'articolo 1, commi 488 e seguenti della legge 30 dicembre 2021 n. 234, da destinare, anche in parte, a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei;

il Fondo italiano per il clima ha, e dovrebbe mantenere, la finalità esclusiva di finanziare progetti di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, questo perché rappresenta il principale strumento pubblico per perseguire l'impegno dell'Italia (e di tutti gli altri Paesi OCSE) di mobilitazione della finanza per il clima;

ad avviso dei firmatari del presente atto, l'ampiezza e la diversità delle finalità del Piano Mattei potrebbero portare all'utilizzo delle risorse del Fondo italiano per il clima per perseguire obiettivi non pienamente compatibili con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, dell'Unione europea e dell'Italia in materia di cambiamento climatico, deviando le risorse verso progetti che, pur essendo importanti per lo sviluppo economico e sociale dell'Africa, non contribuiscono direttamente alla mitigazione delle emissioni di gas serra o all'adattamento ai cambiamenti climatici;

lo stesso decreto in esame conferisce potere di delibera sull'ammissibilità dei progetti da finanziare a un Comitato Tecnico istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri nell'ambito della Struttura di missione del Piano Mattei e tale scelta introduce un ulteriore rischio di deviazione dalle finalità climatiche delle risorse del Fondo, poiché il Comitato Tecnico non ha evidentemente il mandato di perseguire gli obiettivi del Fondo italiano per il clima, ma quelli, più ampi, del Piano Mattei,

impegna il Governo

a garantire che tra i criteri di valutazione dei progetti per la concessione di finanziamenti da parte della Cassa depositi e prestiti sia assunto il criterio di esclusione del finanziamento di progetti del settore petrolifero e del gas che non perseguono evidentemente obiettivi propri del Fondo italiano per il clima.

---

**G/1206/8/8**

MAGNI, AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO

**Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie, molto diverse tra loro: dalle concessioni autostradali, alle infrastrutture strategiche, dalla riorga-

nizzazione della disciplina normativa relativa ai commissari straordinari, al personale dell'Autorità della Laguna di Venezia, dalle misure in materia di trasporto pubblico locale, alle modifiche al codice di procedura penale e misure in materia di sport;

l'articolo 3 reca disposizioni urgenti in materia di commissari straordinari, prevedendo (al comma 1) l'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di un piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019 nonché a quelli individuati nell'Allegato I al decreto in esame, nominati in virtù di specifiche disposizioni di legge;

l'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma, ha previsto la nomina, con decreto del Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 11 della legge 23 agosto 1988, n. 400, di un Commissario straordinario del Governo;

con decreto del Presidente della Repubblica 4 febbraio 2022, il sindaco di Roma Roberto Gualtieri è stato nominato Commissario straordinario al fine di assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nell'ambito del territorio di Roma Capitale;

per effetto dell'articolo 13 del decreto legislativo 17 maggio 2022, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, il Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, limitatamente al periodo del relativo mandato e con riferimento al territorio di Roma Capitale, esercita le competenze assegnate alle regioni ai sensi degli articoli 196 e 208 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di rifiuti;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 giugno 2023, è stata approvata la proposta di programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025;

l'eccezionalità della fase Commissariale necessaria ad assicurare gli interventi funzionali alla celebrazione dell'evento Giubilare, non può tradursi nell'esercizio indiscriminato di deroghe e poteri speciali per realizzare interventi dall'alto impatto sociale ed ambientale, in particolar modo per quelle opere o impianti il cui completamento o entrata in esercizio è prevista oltre il termine di chiusura dell'evento giubilare,

impegna il Governo

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a revocare i poteri del Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 1, comma 421,

della legge 30 dicembre 2021, n. 234, anche sulla base del monitoraggio svolto ai sensi del comma 424 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234:

per l'esecuzione dei progetti del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'8 giugno 2023 il cui completamento dei lavori e delle opere relativi agli interventi sia previsto successivamente alla data del 6 gennaio 2026;

per l'approvazione di progetti e l'autorizzazione di nuovi impianti per la gestione di rifiuti, anche pericolosi, la cui entrata in esercizio è prevista successivamente alla data del 6 gennaio 2026.

---

### **G/1206/9/8**

MINASI, GERMANÀ, POTENTI

#### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport,

premesso che:

il provvedimento, appare riconducibile a sei distinte finalità e lo sviluppo delle infrastrutture fisiche e digitali, in quanto fattore abilitante lo sviluppo e l'accesso ai servizi digitali, costituisce una delle condizioni indispensabili per garantire la competitività di un paese e, dunque, uno degli ambiti che maggiormente necessitano di una guida istituzionale e di una politica industriale chiara e lungimirante;

inoltre, all'articolo 4 il provvedimento interviene con misure in linea con le iniziative di rivitalizzazione socio culturale e di promozione e diffusione di iniziative artistiche e culturali;

nell'anno 1976 a Crotona nasce l'emittente RTI (Radio Tele International), come radio libera «radio Crotona *international* 101» e successivamente, dal 1977, da televisione cittadina crotonese nel tempo è diventata tv regionale, oggi è infatti RTI Calabria;

l'Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni con la delibera n. 353/11/cons ha adottato il nuovo regolamento relativo alla radiodiffusione televisiva terrestre in tecnica digitale, con validità di dodici anni;

l'articolo 3, comma 1, dell'allegato A alla delibera *de quo* prevede che il Ministero delle imprese e del *made in Italy* rilasci l'autoriz-

zazione destinati alla diffusione in tecnica digitale su frequenze televisive terrestri;

l'articolo 6, comma 1, stabilisce che « *l'autorizzazione . è rinnovabile per periodi successivi di uguale durata previa domanda da presentare almeno trenta giorni prima della scadenza dell'autorizzazione stessa e può essere ceduta a terzi, in possesso dei requisiti previsti per il rilascio dell'autorizzazione, previo assenso del Ministero* »;

l'articolo 6, comma 2, dell'allegato A alla delibera specifica che l'autorizzazione di cui all'articolo 3 si estingue in caso di scadenza del termine di cui al precedente comma senza che sia stato richiesto il rinnovo;

in data 5 aprile 2012 a RTI Calabria veniva concessa l'autorizzazione per la fornitura di servizi di media audiovisivi in conformità all'articolo 3 del regolamento relativo alla radiodiffusione televisiva terrestre in tecnica digitale, con validità di dodici anni;

in data 28 aprile 2012 veniva notificata all'emittente l'autorizzazione alla trasmissione e quindi solo da tale data l'emittente poteva dar corso alle procedure di inizio della sua attività di trasmissione televisiva;

in data 25 aprile 2024 RTI Calabria, ha presentato la domanda di rinnovo dell'autorizzazione, quindi prima dello scadere della concessione fissata in data 28 aprile 2024;

il Ministero delle imprese e del *made in Italy* con provvedimento del 3 maggio 2024 ha dichiarato l'estinzione dell'autorizzazione FSMA all'emittente rete Calabria International, con conseguente cessazione delle attività televisive con la numerazione LCN 14;

l'interpretazione dell'amministrazione appare, pertanto, oltremodo restrittiva anche in ragione del fatto che non si rinviene in alcuna parte del Regolamento Agcom la qualificazione del termine come perentorio;

la stessa Autorità per le Garanzie nelle Comunicazioni (AGCOM), all'uopo interpellata, con proprio parere, in data 28 giugno 2024 ha fornito una interpretazione circa la natura giuridica del termine di cui all'articolo 6 comma 2 dell'Allegato A alla delibera n. 353/11/CONS del 23 giugno 2011 l'Ente ha osservato come « *la generalità dei termini procedurali ha, di prassi, carattere ordinatorio, a meno che la norma non preveda diversamente. Un termine perentorio viene esplicitato dalla norma attraverso una formulazione chiara e inequivocabile che ne stabilisce la natura vincolante e inderogabile* »,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare con tempestività un intervento normativo al fine di assicurare la corretta interpretazione del termine per il rinnovo dell'autorizzazione per la fornitura di servizi di media audiovisivi



lineari destinati alla diffusione in tecnica digitale su frequenze televisive terrestri dell'articolo 6, comma 2, dell'Allegato A della delibera 353/11/CONS del 23 giugno 2011, rimettendo pertanto le televisioni private nei termini per la proroga delle autorizzazioni.

---

**G/1206/10/8**

POTENTI, MINASI, GERMANÀ

**Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport,

premessi che:

il 1° marzo 2024 il vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, ha presentato al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (Cipess) il contratto di programma Mit-Anas 2021-2025;

l'approvazione del nuovo Contratto di Programma rappresenta un'importantissima iniezione di risorse su tre fronti: quello delle nuove opere, quello della manutenzione programmata e quello dell'innovazione tecnologica;

nello specifico gli investimenti previsti dal Contratto di Programma 2021-2025 sono pari a circa 44 miliardi di euro, di cui 37 miliardi di euro in nuove opere; circa 5 miliardi di euro in manutenzione programmata; circa 2 miliardi di euro a supporto di progetti in fase di approvazione, per lavori in corso e per investimenti in tecnologia;

tra gli interventi di cui al contratto di programma, nella tabella interventi – Toscana – compare la SS 68 – di Val Cecina SS 68 e nello specifico il progetto di « Variante in località Volterra », opera qualificata come intervento per cui inizia l'iter progettuale, al fine di un prossimo inserimento nel CdP. Infatti, nel 2018 l'intera tratta è stata riclassificata nella rete stradale di importanza nazionale tramite il DPCM del 20 febbraio 2018 ed è pertanto passato a gestione ANAS, come previsto dal piano Rientro Strade;

la SS 68 ha origine nella frazione di San Pietro in Palazzi (LI) dove interseca la strada statale 1 Via Aurelia e percorre la valle omonima, e giunge a Colle Val d'Elsa (SI) prima di immettersi sulla strada statale 2 Via Cassia, attraversando paesaggi collinari molto suggestivi ma caratterizzati da forti dislivelli, curve e bruschi restringimenti, specie nei



tratti Saline di Volterra, Volterra, Castel San Gimignano, Campiglia dei Foci, Le Grazie;

già nel 2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sottoscriveva, con l'allora Ministro Matteoli, la « Integrazione all'atto aggiuntivo del 22 gennaio 2010 alla intesa generale quadro tra Governo e Regione Toscana per il congiunto coordinamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche con indicazione principali priorità » indicando tra le varie opere « adeguamento e messa in sicurezza della (allora) S.R.T. 68 della Val di Cecina (tratto Saline di Volterra e Colle Val d'Elsa), come raccordo tra la E 80, la E 78 e le autostrade del mare »;

si prevede che le odierne esigenze veicolari potranno aumentare sensibilmente sul segmento turistico anche in ragione della scoperta archeologica di un anfiteatro romano, avvenuta casualmente nell'estate 2015 in Volterra durante alcuni lavori di ripristino idrogeologico dal Consorzio di Bonifica 4 Basso Valdarno,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare iniziative intese alla semplificazione e all'accelerazione per l'attuazione degli interventi anche valutando l'opportunità di inserire queste opere nell'ambito delle competenze di uno dei commissari straordinari, al fine di consentire l'avvio delle opportune quanto necessarie azioni di ammodernamento infrastrutturali sulla SS 68.

---

**G/1206/11/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge « Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

l'articolo 1 reca Disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali. L'infrastruttura autostradale italiana è da considerarsi fondamentale e imprescindibile per l'economia nazionale, non solo facilitando gli spostamenti ma anche influenzando direttamente la distribuzione demografica e le scelte imprenditoriali;

considerato che:

l'estensione territoriale e lo sviluppo urbanistico di alcuni contesti urbani, ha fatto sì che tratti autostradali insistano all'interno del tessuto urbano, come nel caso della città di Roma;

Roma Capitale e la concessionaria avevano costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio ai cittadini che devono attraversare questa infrastruttura;

il « tratto urbano » è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24 (situata in corrispondenza della località Lunghezza) alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano;

il tratto, sotto il profilo della modalità di gestione, è operato come un sistema « aperto » sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini;

questo assetto si traduce nel fatto che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio;

a causa di lavori sulle tratte stradali statali nonché di un elevato flusso di veicoli all'ingresso dell'area urbana, la barriera rappresenta il punto di accesso di tutti i pendolari metropolitani;

nel corso degli anni sono state frequenti e numerose le richieste, da parte degli interessati, di modificare questo assetto pertanto il tavolo di coordinamento ha dunque impostato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantaggio anche del decongestionamento delle vie consolari;

l'utente che soddisfa i requisiti avrebbe dovuto pertanto dotarsi di una *On Board Unit* tipo *Telepass Family* e tramite una convenzione tra il concedente, il concessionario e il Comune di Roma, si prevedeva l'esenzione dal pagamento del pedaggio,

impegna il Governo

per quanto di competenza, a sostenere e finanziare il progetto promosso nel corso della precedente legislatura, volto a esentare dal pedaggio i residenti all'interno della città metropolitana di Roma dal pagamento del pedaggio del tratto urbano dell'autostrada A24 e A25, con particolare riguardo a studenti e lavoratori pendolari.

---

**G/1206/12/8**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA, BARBARA FLORIDIA

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

l'articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l'attività istruttoria del decreto-legge n. 35 del 2023, per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria; Sono, in particolare, introdotte disposizioni volte modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del progetto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

considerato che:

nel 2023, i giornali locali e i comitati hanno evidenziato che le cinque navi da crociera e i quindici portacontainer di altezza superiore ai sessantacinque metri non avrebbero potuto attraversare lo Stretto se ci fosse stato il Ponte sullo Stretto;

il presidente di Federe Logistica ha anch'esso più volte espresso seri dubbi sul fatto che il Ponte rischia di rappresentare un muro per la logistica navale. Difatti sia le navi da crociera che le navi portacontaineri hanno altezze anche di 68 metri e dunque non passerebbero sotto le attuali altezze previste;

il progetto approvato nel 2011 prevede un canale navigabile di altezza pari a 65 mt, misura inferiore all'altezza di alcune navi cargo e da crociera che già transitano nel Mediterraneo oltreché di quelle che vi transiteranno nei prossimi decenni. L'adeguamento del progetto alla luce del fenomeno del gigantismo navale è indispensabile per evitare che lo Stretto di Messina diventi un ostacolo al transito delle navi nelle rotte commerciali e turistiche del Mediterraneo e non solo,

impegna il Governo

a non procedere, per quanto di competenza, alla cantierabilità del primo lotto dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina senza aver dapprima verificato la fattibilità del progetto esecutivo del 2011, alla luce delle attuali e future caratteristiche dei navigli, con particolare riguardo alle navi cargo, evitando di creare ulteriori difficoltà al sistema logistico italiano.

**G/1206/13/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA, BARBARA FLO-  
RIDIA

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

l'articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l'attività istruttoria del decreto-legge n. 35 del 2023 alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. Sono, in particolare, introdotte disposizioni volte modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del progetto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

il costo dell'opera è stato delineato nell'ambito del documento di economia e finanza 2023, all'interno del focus dedicato nel cd. allegato infrastrutture alla voce « fondi destinati alla realizzazione dell'opera » si legge che: al finanziamento dell'opera si intende provvedere mediante: le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti privati contratti sul mercato nazionale e internazionale; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility* – CEF (bando entro settembre 2023);

l'unica misura certa, ossia nella immediata disponibilità del Governo, è rappresentata dalla quota parte relativa alla legge di bilancio 2024, posto che non è noto, né con quante risorse le Regioni Calabria e Sicilia possano provvedere nell'ambito dei fondi FSC, né tanto meno quali e quanti finanziamenti privati si potranno reperire sul mercato;

recentemente l'unione europea ha stabilito, nell'ambito della propria programmazione *Connecting Europe Facility*, il co-finanziamento esclusivamente alla componente ferroviaria del progetto esecutivo del ponte sullo Stretto che dovrebbe essere intorno ai 25 milioni di euro, ossia circa lo 0,2 per cento dell'investimento previsto;

tra le misure del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 recante « Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria », l'articolo 9-bis prevede infatti che la società concessionaria sottoscrive apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un « Piano di comunicazione per

la realizzazione del Ponte sullo Stretto » volto ad assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e di sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti enti territoriali. La convenzione di cui al primo periodo individua le modalità attuative per lo svolgimento delle citate iniziative e ne garantisce l'attuazione a partire dall'anno 2024 durante tutta la fase di realizzazione dell'opera fino al collaudo della stessa, fino al 2030. La propaganda comunicativa costerà dunque ai cittadini italiani ulteriori 7 milioni di euro,

secondo il quanto previsto dal decreto Legislativo n. 33 del 14 marzo 2013 la trasparenza è intesa come accessibilità totale delle informazioni concernenti l'organizzazione e l'attività delle pubbliche amministrazioni, allo scopo di favorire forme diffuse di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche;

impegna il Governo

a fornire l'analisi costi benefici con riguardo all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, consentendo la doverosa trasparenza verso tutti i cittadini, come previsto dalla normativa vigente, senza ulteriori costi a carico della collettività.

---

### **G/1206/14/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA, BARBARA FLORIDIA

**Non accolto**

Il Senato,

in sede d'esame del provvedimento in titolo,

premesso che:

nel disporre, per il tramite di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuiti ai commissari straordinari nominati per la realizzazione di interventi infrastrutturali prioritari, l'articolo 3 richiama l'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, il quale prevedeva, sul tema, l'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri subordinatamente all'espressione del parere delle Commissioni parlamentari, parere che la norma in parola di cui all'articolo 3 non prevede;

al predetto decreto del Presidente del Consiglio dei ministri l'articolo 3 attribuisce, altresì, la potestà di revoca e sostituzione di Commissari straordinari in carica nonché di nomina di nuovi Commissari: in proposito, si segnala che il nostro ordinamento prevede una procedura

specifica per la nomina dei Commissari straordinari, definita dalla legge n. 400 del 1988 – «la nomina è disposta con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Con il medesimo decreto sono determinati i compiti del commissario e le dotazioni di mezzi e di personale. L'incarico è conferito per il tempo indicato nel decreto di nomina, salvo proroga o revoca. Del conferimento dell'incarico è data immediata comunicazione al Parlamento e notizia nella *Gazzetta Ufficiale*. »;

oltre alla deroga di cui si è detto, i firmatari rilevano nell'articolo 3 una summa di profili critici a fronte dell'aperto contrasto con l'articolo 76 Cost. – «L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione di princìpi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti »;

il comma 2 si presenta come una vera e propria delega, ma priva dei tassativi requisiti disposti dall'art. 76 Cost., in quanto oblitera il ruolo del Parlamento nelle sue funzioni di controllo della conformità alle finalità della delega e, più in generale, ai princìpi costituzionali, compreso l'eccesso di delega, rispetto al contenuto del provvedimento scaturente dall'esercizio della delega medesima;

il comma 3 regala al Governo una delega a tempo indeterminato, in quanto mantiene aperto il limite per il suo esercizio senza indicare un termine, questione inammissibile e da ritenersi in contrasto con il disposto costituzionale,

impegna il Governo

ferme restando le prerogative parlamentari, anche in termini di funzioni di indirizzo e controllo, ad adottare tempestivamente, provvedendovi anche nel corso dell'esame del provvedimento in titolo presso il Senato della Repubblica, le misure necessarie a riportare le disposizioni richiamate in premessa nell'alveo ordinamentale, a tal fine prevedendo il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari in ordine ai contenuti del Piano di cui all'articolo 3, comma 1, e delle sue modifiche e integrazioni, e ponendo un termine di esercizio all'articolo 3, comma 3

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

i porti italiani costituiscono il sistema di infrastrutture a servizio del trasporto marittimo di persone e merci in Italia. Con il rilancio del settore portuale e logistico, perseguito attraverso il valore aggiunto del sistema mare, si può garantire in termini quantitativi l'aumento dei traf-

fici che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza;

considerato che:

la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, comprende oltre ai porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi, Crotona e Corigliano Calabro, anche lo scalo di Vibo Valentia, ovvero Vibo Marina;

quest'ultima infrastruttura necessita di un'attenzione particolare sia per contrastare eventi alluvionali e di erosione costiera, attraverso la messa in sicurezza strutturale, e conseguente di un ampliamento dello stesso, sia per la messa in atto di una pianificazione di risanamento e sviluppo commerciale, già individuata in alcuni progetti in via di attuazione, nonché di opere volte alla pianificazione energetico-ambientale dei sistemi portuali, con l'obiettivo di ridurre i consumi di combustibili fossili e, quindi, le emissioni di CO<sub>2</sub>, migliorando la qualità ambientale dei porti e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e della popolazione, nonché ad aumentare la competitività dei sistemi portuali,

impegna il Governo

ad aumentare le risorse, anche con futuri provvedimenti normativi, da utilizzare prevalentemente per i suddetti interventi di pianificazione di sviluppo della circoscrizione demaniale dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

---

### **G/1206/15/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

le caratteristiche morfologiche del nostro Paese e le strutturali carenze infrastrutturali, fanno sì che tra le infrastrutture strategiche per lo sviluppo del Paese, rientrino anche gli aeroporti civili. Questi rappresentano in alcuni contesti territoriali l'unica porta di accesso Paese, quale primo biglietto da visita per i milioni di turisti che ogni anno scelgono l'Italia per le proprie vacanze;



la prassi consolidata, con riguardo alle denominazioni dei principali aeroporti italiani, in assenza di una legge che delimiti la discrezionalità di politici o personale amministrativo, ha fatto prevalere la scelta su denominazioni geograficamente riconoscibili oppure su denominazioni di personaggi, riconosciuti dall'intera comunità nazionale e internazionale come figure che hanno inciso positivamente nella storia dell'intera umanità: Marco Polo, Leonardo da Vinci, Vincenzo Bellini, Guglielmo Marconi, Federico Fellini, per fornire qualche esempio;

la legge 23 giugno 1927, n. 1188, riguardante la Toponomastica stradale e monumenti a personaggi contemporanei in vigore dal 1927, prevede una serie di disposizioni che per analogia si dovrebbero applicare anche alle infrastrutture strategiche. In particolare, l'articolo 2 prevede che « Nessuna strada o piazza pubblica può essere denominata a persone che non siano decedute da almeno dieci anni. » l'articolo 3, prevede che « Nessun monumento, lapide od altro ricordo permanente può essere dedicato in luogo pubblico od aperto al pubblico, a persone che non siano decedute da almeno dieci anni. », salvo benemerienze riconosciute esplicitamente dal Ministero dell'interno;

considerato che:

recentemente, l'aeroporto di Malpensa è stato ufficialmente intitolato a Silvio Berlusconi (deceduto nel 2023), e secondo quanto annunciato e spiegato in una nota del Ministero delle Infrastrutture l'intitolazione è stata stabilita da una ordinanza di Enac, che ha effetto immediato con la responsabilità da parte del Comune di Milano di provvedere agli adempimenti di competenza connessi alla nuova denominazione;

considerato inoltre che:

la famiglia Berlusconi, che ha recentemente subito la dolorosa perdita, ha dichiarato che pur apprezzando l'intitolazione dell'aeroporto, non sia stata coinvolta nell'*iter* ed inoltre avrebbe preferito essere messa al riparo dal dibattito che ne sarebbe ragionevolmente derivato;

una parte consistente di cittadini italiani considerano questa intitolazione inutilmente divisa, sgrammaticata sotto il profilo istituzionale, e si contano già numerose raccolte di firme per impegnare le istituzioni a non precedere;

impegna il Governo:

a chiarire la procedura seguita per l'intitolazione dell'aeroporto di Malpensa a Silvio Berlusconi e quali siano le motivazioni per cui non sia stata rispettata la procedura prevista dalla legge citata in premessa, che richiede un periodo di dieci anni dalla morte della persona prima di intitolarle un luogo pubblico;

a rendere noto, per quanto di competenza, i costi che le diverse istituzioni dovranno sostenere per la ridenominazione suddetta, conside-



rato che si tratta di una modifica alla denominazione precedente e pertanto non necessaria;

a richiamare l'Enac, quale autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, al rispetto dei principi ordinamentali e alla terzietà delle istituzioni, evitando il rischio che un ente pubblico persegua interessi di partito e non quelli nazionali, valutando, per quanto di competenza, di procedere in autotutela al ritiro della delibera.

---

### **G/1206/16/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

#### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

la razionalizzazione nell'organizzazione amministrativa e dei costi nell'ambito delle infrastrutture, è richiamato quale principio cui dovrebbero conformarsi le norme del decreto in esame;

considerato che:

il 15 marzo 2024 è stato pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e trasporti un avviso di ricerca di immobile ad uso ufficio. L'immobile in questione deve avere caratteristiche molto dettagliate: dovrà avere una superficie tale da accogliere almeno 750 postazioni di lavoro. Fermo restando tale capienza massima richiesta, si stima una presenza media giornaliera nell'immobile pari a 600 dipendenti. Lo spazio dovrà poi svilupparsi su più livelli che possano ospitare complessivamente: « almeno 6 stanze direttoriali con annessi sala riunioni e servizi igienici privati; almeno 30 stanze dirigenziali; almeno 6 sale riunioni; stanze da destinare al restante personale; eventuale disponibilità di locali da adibire ad archivio consultabile ». Con riguardo all'ubicazione, dovrà essere situato nel Municipio II di Roma, in una zona ben servita dal trasporto pubblico e ad una distanza massima di 500 metri dalla sede centrale del Ministero delle infrastrutture e trasporti ed inoltre deve essere localizzato ad una distanza non superiore di 1 chilometro da una fermata della metropolitana e di 300 metri da una fermata degli autobus;

la durata della locazione dell'immobile è di nove anni, fatta salva la presenza, dopo il terzo anno, delle necessarie risorse iscritte nel

bilancio del Ministero tali da assicurare il pagamento del canone di locazione pattuito, con opzione di rinnovo per un periodo di pari durata agli stessi patti e condizioni su espressa volontà dell'Amministrazione, il Dicastero quindi sarebbe pronto a investire circa 70 milioni di euro per gli anni suddetti;

l'obiettivo della norma contenuta in legge di bilancio – articolo 1, comma 76, della legge n. 231 del 2024 – di «razionalizzare l'assetto logistico e conseguire un risparmio di spesa nella gestione degli immobili destinati alle proprie sedi» prevede un impegno di spesa di 7,5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2024;

circa due anni fa sono stati spesi 6 milioni di euro circa per ristrutturare e adeguare la sede di via Caraci, che, alla luce di quanto esposto dalla stampa, verrebbe parzialmente svuotata. Inoltre, prevedere ulteriori 600 persone al giorno nella già congestionata zona di Porta Pia non aiuta la preoccupante situazione di affollamento al centro della Capitale e dei relativi flussi di traffico;

il *dossier* del Servizio Bilancio dello Stato della Camera dei deputati di dicembre 2023, con riguardo ai profili finanziari, sostiene quanto segue «sebbene l'intenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia quella di individuare un immobile da locare a un prezzo comprensivo anche degli oneri accessori, l'ammontare della spesa derivante dalla stipula del contratto di locazione, di cui alla norma, potrebbe essere ridotto tenendo conto del solo valore medio annuo della locazione (euro 470/mq), potendo gli oneri accessori gravare sui pertinenti capitoli di bilancio del Ministero (consumi intermedi)»;

considerato inoltre che:

recentemente, la cronaca giudiziaria ha reso noto che il capo del Dipartimento per gli Affari generali e digitalizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è indagato dalla Procura di Milano per l'ipotesi di reato di turbativa d'asta in un filone della stessa inchiesta che ha portato agli arresti domiciliari un generale dei carabinieri e un imprenditore;

tra i vari filoni di indagine si è appreso che i reati contestati riguarderebbero il traffico di influenze illecite e turbata libertà di scelta del contraente anche «per predeterminare il contenuto di un avviso di ricerca di un immobile nella città di Roma da adibire ad uffici per il personale di un Ministero»

impegna il Governo:

a promuovere, un *audit* interno al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità con la legge 6 novembre 2012, n. 190, recante «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione e successive modificazioni, al fine

di perseguire le necessarie attività di accertamento e verifica riguardanti fatti ipotizzabili come reati o illeciti in generale ».

---

**G/1206/17/8 (testo 2)**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI

**Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare le iniziative necessarie per dare centralità nell'azione del Ministero delle infrastrutture dei trasporti di concerto con il Ministero del Lavoro, alla sicurezza ferroviaria e alla formazione del settore complessivamente inteso.

---

**G/1206/17/8**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. è una società a controllo pubblico italiana che opera sia nel settore del trasporto ferroviario sia in quello del trasporto pubblico locale, nonché in quello delle merci. Le società del gruppo (es. Italferr, RFI, Trenitalia, Ferservizi) sono qualificabili quali imprese pubbliche. Inoltre, come chiarito dalla giurisprudenza amministrativa, per l'affidamento di contratti pubblici estranei alle finalità istituzionali, la società deve applicare la disciplina ordinaria quale amministrazione « aggiudicatrice » ex art. 3, comma 1, lett. a) del Codice dei contratti, nella forma dell'organismo di diritto pubblico. Anche le società del Gruppo con socio unico soggette alla direzione e coordinamento di

FSI S.p.A., in quanto deputate alla progettazione, manutenzione e realizzazione di infrastrutture e conduzione di sistemi di trasporto ferroviari convenzionali e ad alta velocità devono essere, a loro volta, qualificate sia come impresa pubblica, sia come soggetto privato che si avvale di diritti speciali o esclusivi per l'esercizio dell'attività ferroviaria;

considerato che:

i provvedimenti nel settore ferroviario spesso prevedono l'addestramento specifico per il personale coinvolto nelle operazioni di manutenzione, l'implementazione di procedure di sicurezza dettagliate, la gestione dei rischi legati alle attività di manutenzione e la documentazione accurata delle operazioni effettuate; Tali attività sono mirate a garantire che la manutenzione nella sfera ferroviaria sia eseguita in modo sicuro, riducendo al minimo i rischi per i lavoratori e per il pubblico utente;

i recenti incidenti mettono in luce la necessità di accelerare l'implementazione di sistemi di segnalazione e comunicazione più avanzati e automatizzati nel settore ferroviario, specialmente sulle linee convenzionali e nelle aree dove la manutenzione e le operazioni di lavoro sui binari sono frequenti. La modernizzazione delle tecnologie di comunicazione e la transizione verso sistemi più avanzati non solo aumenterebbero l'efficienza e la sicurezza delle operazioni ferroviarie, ma ridurrebbero anche la dipendenza da metodi di comunicazione suscettibili di errore, come le telefonate;

si stima nell'Unione Europea che circa l'80 per cento degli infortuni sul lavoro dipendano da errori umani, e che la maggior parte di essi (70 per cento) siano dovuti principalmente a due fattori: la scarsa consapevolezza del rischio e la cattiva organizzazione;

il comportamento umano è il fattore più importante per la salute e sicurezza sul lavoro come evidenziato qualche anno fa dall'Agenzia Europea della Salute e Sicurezza sul lavoro. Solo la cultura della SSL può influenzare positivamente il comportamento umano, puntando all'eccellenza;

secondo l'INAIL l'elevata incidenza numerica degli infortuni verificatisi durante le operazioni di manutenzione non solo in ambito ferroviario si è attestata intorno al 10-15 per cento del totale; un dato che mette in evidenza l'elevata pericolosità delle operazioni di manutenzione;

nel decreto legislativo n. 81 del 2008 è possibile trarre due concetti al fine di realizzare il miglior equilibrio relativo alle operazioni di manutenzione alle attrezzature di lavoro: da un lato, si esige una idonea manutenzione delle attrezzature di lavoro e, dall'altro lato, si richiede una idonea qualificazione dei lavoratori;

secondo il rapporto dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nel 2020 si sono registrati 6 incidenti significativi relativi

ad attività legate a cantieri ferroviari avvenuti sulla Rete RFI. Tali eventi hanno provocato complessivamente 6 vittime (4 morti e 2 feriti gravi);

già nel corso del 2020 l'Agenzia ha segnalato che si sono inoltre registrate numerose situazioni che evidenziano la criticità del contesto e la necessità che i Gestori dell'infrastruttura attuino più efficacemente le direttive che l'ANSFISA ha impartito, con particolare riferimento: all'analisi dei fattori umani e organizzativi relativi ai processi di esecuzione della manutenzione; all'utilizzo di tecnologie disponibili per migliorare le performance in termini di sicurezza; ai processi di monitoraggio e controllo delle forniture sia appaltate che eseguite internamente; alla formazione e al controllo della corretta esecuzione dei compiti del personale operante nei cantieri,

impegna il Governo

a dare centralità nell'azione del Ministero delle infrastrutture dei trasporti di concerto con il Ministero del Lavoro, alla sicurezza ferroviaria, con particolare riferimento ai lavoratori del settore delle manutenzioni nei subappalti, garantendo maggiori risorse affinché la formazione sulla sicurezza e i controlli in loco siano garantito su tutta la filiera.

---

### **G/1206/18/8**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

l'articolo 2 reca delle disposizioni finalizzate a modificare ulteriormente l'attività istruttoria del decreto-legge n. 35 del 2023 alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria; Sono, in particolare, introdotte disposizioni volte modificare le modalità di approvazione degli atti aggiuntivi alla convenzione di concessione; aggiornare le modalità di approvazione del progetto esecutivo; continuare a mutare i termini relativi al costo del progetto nonché alcuni profili relativi alla variazione dei prezzi;

il costo dell'opera è stato delineato nell'ambito del documento di economia e finanza 2023, all'interno del *focus* dedicato nel cosiddetto allegato infrastrutture alla voce « fondi destinati alla realizzazione dell'opera » si legge che: al finanziamento dell'opera si intende provvedere

mediante: le risorse messe a disposizione dalle Regioni a valere, in particolare, sui Fondi per lo Sviluppo e la Coesione; l'individuazione, in sede di definizione della legge di bilancio 2024, della copertura finanziaria pluriennale a carico del bilancio dello Stato; i finanziamenti privati contratti sul mercato nazionale e internazionale; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility* – CEF (bando entro settembre 2023);

l'unica misura certa, ossia nella immediata disponibilità del Governo, è rappresentata dalla quota parte relativa alla legge di bilancio 2024, posto che non è noto, né con quante risorse le Regioni Calabria e Sicilia possano provvedere nell'ambito dei fondi FSC, né tanto meno quali e quanti finanziamenti privati si potranno reperire sul mercato;

recentemente l'unione europea ha stabilito, nell'ambito della propria programmazione *Connecting Europe Facility*, il co-finanziamento esclusivamente alla componente ferroviaria del progetto esecutivo del ponte sullo Stretto che dovrebbe essere intorno ai 25 milioni di euro, ossia circa lo 0,2 per cento dell'investimento previsto;

la cosa più allarmante, sollevata in sede di audizione dall'Anac è rappresentata dalla volontà di far partire i cantieri in assenza di un progetto esecutivo complessivo ma verificato per fasi costruttive, che con riguardo all'infrastruttura in oggetto rappresenta un azzardo in termini di investimenti, nonché di certezza del rispetto del cronoprogramma,

impegna il Governo

a dare seguito, anche con futuri provvedimenti normativi, ai rilievi emersi durante le audizioni del provvedimento in esame, evitando di dare perseguito l'obiettivo di una prima cantierizzazione senza che vi sia un progetto esecutivo complessivo di tutta l'infrastruttura e delle opere ad essa connesse, trasparenza sulle risorse necessarie, nonché sulla fattibilità dell'opera stessa.

---

**G/1206/19/8**

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

il provvedimento in esame riguarda alcune infrastrutture individuate dall'esecutivo come strategiche;

l'Italia presenta numerosi *gap* infrastrutturali, tipicamente nelle regioni del sud, tuttavia anche il nord, presenta criticità da ritenersi strategiche per lo sviluppo del Paese;

sull'asta del fiume Po e nelle sue prossimità sorgono numerosi ponti ammalorati, in particolare i ponti stradali, che a causa delle numerose criticità risultano già essere interdetti al traffico pesante. La maggior parte dei ponti stradali sono gestiti da Anas e per alcuni è previsto a breve il passaggio alla medesima società. Con ripetuti atti ispettivi negli anni sono state messe in evidenza le criticità di numerose strutture, alcune già interdette al traffico pesante, alcune in via di interdizione, alcune da ricostruire;

con la legge di bilancio 2019 è stato effettuato un primo importante stanziamento di 250 milioni di euro per i ponti sul Po, ed è iniziato un monitoraggio di queste e altre infrastrutture nazionali, dal quale emerge un variegato e mobile quadro di gestione che non favorisce l'efficienza e la sicurezza dei trasporti ed il rispetto della concorrenza nelle gare. Attraverso il Po, in particolare sulle strade statali, mancando una infrastrutturazione ferroviaria a capacità dignitosa, passano buona parte delle merci italiane esportate e importate che determinano i due terzi del prodotto interno lordo italiano. Tali infrastrutture sono un importante fattore di coesione territoriale interregionale e interprovinciale per i territori complessivamente interessati, abitati da metà della popolazione italiana,

impegna il Governo

ad incrementare, anche con futuri provvedimenti normativi, il fondo per la costruzione di nuovi ponti insistenti nel bacino idrografico del fiume Po.

---

### **G/1206/19/8 (testo 2)**

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

#### **Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

il provvedimento in esame riguarda alcune infrastrutture individuate dall'esecutivo come strategiche;

l'Italia presenta numerosi *gap* infrastrutturali, tipicamente nelle regioni del sud, tuttavia anche il nord, presenta criticità da ritenersi strategiche per lo sviluppo del Paese;

sull'asta del fiume Po e nelle sue prossimità sorgono numerosi ponti ammalorati, in particolare i ponti stradali, che a causa delle numerose criticità risultano già essere interdetti al traffico pesante. La maggior parte dei ponti stradali sono gestiti da Anas e per alcuni è previsto a breve il passaggio alla medesima società. Con ripetuti atti ispettivi negli anni sono state messe in evidenza le criticità di numerose strutture, alcune già interdette al traffico pesante, alcune in via di interdizione, alcune da ricostruire;

con la legge di bilancio 2019 è stato effettuato un primo importante stanziamento di 250 milioni di euro per i ponti sul Po, ed è iniziato un monitoraggio di queste e altre infrastrutture nazionali, dal quale emerge un variegato e mobile quadro di gestione che non favorisce l'efficienza e la sicurezza dei trasporti ed il rispetto della concorrenza nelle gare. Attraverso il Po, in particolare sulle strade statali, mancando una infrastrutturazione ferroviaria a capacità dignitosa, passano buona parte delle merci italiane esportate e importate che determinano i due terzi del prodotto interno lordo italiano. Tali infrastrutture sono un importante fattore di coesione territoriale interregionale e interprovinciale per i territori complessivamente interessati, abitati da metà della popolazione italiana,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di incrementare il fondo per la costruzione di nuovi ponti insistenti nel bacino idrografico del fiume Po.

---

**G/1206/20/8**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,



premessi che:

l'articolo 6 reca « Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale ». La mobilità delle persone e delle merci rappresenta uno dei problemi più critici dello sviluppo sostenibile. L'insieme dei trasporti rappresenta la maggior parte dell'inquinamento atmosferico e contribuisce almeno per un quarto del totale alle emissioni di anidride carbonica e per circa il 50 per cento delle polveri sottili, elementi molto gravi per la salute umana;

il trasporto pubblico locale rappresenta per una città quello che l'apparato circolatorio rappresenta per l'organismo umano. Il benessere economico e sociale, di un'area urbana dipende dalla sua efficienza, funzionalità, fluidità e capillarità;

considerato che:

il trasporto pubblico capitolino è affidato ad Atac S.p.A. 1 e Roma Tpl s.c.a.r.l. 2. Il servizio di competenza Atac viene svolto con un parco mezzi che al 31.12.2020 ammonta a 2.845 vetture (+0,4 per cento rispetto al 2019). I mezzi di superficie sono 2.287 (+1,3 per cento rispetto al 2019), di cui 2.123 autobus<sup>3</sup> e 164 tram, mentre la dotazione della metropolitana è di 93 treni per un totale di 558 vetture (-3,1 per cento rispetto al 2019), con più di 8mila fermate. Come è noto a parte i residenti la città è attraversata da milioni di persone che vi transitano per turismo, lavoro, viste sanitarie, studi ecc;

la mobilità veicolare privata rappresentata da autoveicoli e motocicli a Roma conta numeri esternamente rilevanti. A Roma circolano 1,77 milioni di autovetture e 385.000 motocicli. Roma è al primo posto tra gli otto più grandi comuni italiani con 643 auto ogni 1.000 abitanti, e un parco veicolare caratterizzato anche da mezzi molto vetusti;

considerato che:

dal 31 ottobre 2024 entrerà in vigore la delibera Delibera 371 del 2022, che prevede una limitazione alla circolazione dei vicoli più inquinanti entro una fascia detta fascia verde, estremamente ampia; questo richiederà una efficacia, una efficienza e una pervasività del tpl romano che attualmente non è riscontrabile nel servizio offerto. Al contempo, i principali giornali della Capitale riportano la notizia secondo cui il biglietto dell'Atac *Bit* aumenterà da 1,50 a 2 euro. Aumentano anche il biglietto giornaliero (da 7 a 9,30 euro) e quello valido due giorni (da 12,50 a 16,70). Lo stesso vale per quello da 72 ore (da 18 a 24 euro) e il settimanale (da 24 a 32 euro). L'azienda Atac ha reso noto che per evitare gli aumenti servirebbero circa 22 milioni di euro;

impegna il Governo

al fine di scongiurare la strutturale carenza di risorse per il trasporto pubblico di Roma Capitale ed evitare l'aumento del costo dei biglietti, ad

includere tra i destinatari della ripartizione del fondo di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, anche Roma Capitale aggiornando il criterio di riparto e la quota aggiuntiva spettante alla capitale.

---

### **G/1206/21/8**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

#### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

il servizio di cabotaggio marittimo è disciplinato dal Regolamento (CEE) 3577/1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri;

le disposizioni relative alla stipula di nuovi contratti di servizio si riscontrano nell'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni dalla legge n. 166 del 2009. Tale articolo prevede, tra le varie disposizioni, la proroga delle convenzioni in essere fino al completamento del processo di privatizzazione e i contributi dello Stato in relazione agli oneri di servizio pubblico stabiliti nelle convenzioni e nei contratti di servizio;

con riferimento ai servizi marittimi in continuità territoriale occorre pertanto distinguere i servizi svolti tra le regioni insulari e il continente e i collegamenti interni alle regioni e tra queste e le loro isole minori. I primi sono disciplinati da convenzioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa aggiudicataria. I secondi sono rimessi a contratti sottoscritti dalle regioni;

considerato che:

l'aumento dei prezzi coinvolge anche i costi dei trasporti, in particolare, visto il periodo dell'anno, i traghetti per la Sardegna. Raggiungere l'isola per una famiglia può infatti facilmente arrivare a costare a un lavoratore medio l'equivalente di un intero stipendio medio mensile. L'attenzione è stata posta recentemente da un'analisi effettuata da Adiconsum Sardegna sulle tariffe di alcune tipiche rotte estive. Per esempio – si apprende – ipotizzando una partenza a metà agosto, con ritorno alla fine del mese, il collegamento più caro è risultato il Civitavecchia-Olbia:

la sistemazione in poltrona all'andata e il posto libero cd. passaggio ponte al ritorno, per una famiglia con due bambini e auto al seguito arriva a costare circa 1.300 euro, che diventano circa 1.600 euro, se si opta per una cabina interna (senza la finestra), la cabina esterna arriva a cifre ancora maggiori;

nelle stesse date, infatti, Genova-Olbia in cabina costa 1.483 euro, Piombino-Golfo Aranci – sempre in cabina – 1.094,50 e Genova-Porto Torres con andata in cabina e ritorno in poltrona 1.323 (1.190 in caso di ritorno con passaggio ponte);

impegna il Governo

nel valorizzare le peculiarità della Sardegna riconosciute nell'articolo 119, comma 6 della Costituzione, a contrastare con ogni mezzo pratiche scorrette e speculazioni che danneggiano l'intero comparto dei trasporti da e per la Sardegna, con particolare riguardo alle variazioni sui prezzi dei trasporti durante la stagione estiva.

---

#### **G/1206/22/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

#### **Non accolto**

Il Senato,

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 89 del 2024, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »;

considerato che:

il provvedimento in esame interviene prevalentemente nei settori degli interventi infrastrutturali e dei contratti pubblici; tra gli interventi infrastrutturali prioritari, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019 come convertito, cui fa riferimento l'adozione del piano di razionalizzazione dei compiti e delle funzioni attribuite ai commissari straordinari, rientra anche la macrocategoria degli interventi afferenti ai porti;

il settore marittimo e portuale è stato ultimamente oggetto di numerosi interventi normativi, tra cui il completamento delle Autorità di Sistema Portuale;

nell'ambito della conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico,

è stato approvato, con riformulazione, l'ordine del giorno 9/01759/003 a prima firma del deputato Scerra, con cui si impegna il Governo a includere nell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale anche i porti siracusani di Porto Piccolo e Porto Ognina che, per storia e collocazione geografica, ben si inseriscono in un piano comune di rilancio e crescita dal punto di vista turistico della Sicilia orientale;

nel testo modificato nel corso della seduta, è stato espunto dal suddetto ordine del giorno l'impegno inerente alla modifica degli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, equiparando i capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna, afferenti alle autorità, alle città metropolitane;

per rendere davvero efficace l'inclusione dei due richiamati porti per la città di Siracusa – ma anche per tutte le città capoluogo di provincia delle regioni Sicilia e Sardegna i cui porti sono inclusi nelle varie Autorità di sistema portuale del territorio nazionale – è altresì necessario procedere nell'ambito di questi organismi con le opportune modifiche dell'attuale assetto di *governance*, che attualmente consente solo alle città metropolitane e ai comuni sedi dell'ex autorità oggi incluse nell'Autorità di sistema, di avere un ruolo decisionale sul complesso delle attività collegate a quest'organo, compresa la pianificazione delle politiche di sviluppo relative ai porti dei comuni di capoluogo anch'essi compresi nell'autorità che, al contrario, possono esprimersi solo « nelle materie di loro competenza »;

tale squilibrio di ruoli nel processo decisionale può infatti rappresentare un *vulnus* ed intaccare quella unità di intenti all'interno dell'Autorità che, viceversa, deve essere basata su una *governance* equilibrata compatta che permetta di promuovere politiche comuni di sviluppo e potenziamento delle vocazioni dei porti soprattutto nelle due isole maggiori,

impegna il Governo

nell'ottica di un concreto e reale potenziamento, promozione e valorizzazione delle attività portuali, ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte a promuovere una modifica degli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, così da equiparare i capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna, afferenti alle autorità, alle città metropolitane, anche al fine di un effettivo raggiungimento degli obiettivi delle Autorità di sistema portuale, in particolare delle Regioni della Sicilia e della Sardegna.

---

**G/1206/23/8**

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge « Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

l'articolo 5, comma 3, del decreto-legge in esame prevede l'autorizzazione all'apertura di una apposita contabilità speciale, presso la Tesoreria dello Stato, intestata al Commissario straordinario nominato con DPCM del 9 maggio 2022 e autorizza la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024 finalizzata alla realizzazione del I lotto funzionale della nuova sede dei reparti di eccellenza dell'Arma dei Carabinieri nella tenuta di Coltano, all'interno dell'area naturale protetta di San Rossore, trascurando la rafforzata tutela giuridica del combinato disposto degli articoli 9 e 41 della Costituzione, come modificati dalla legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1;

con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2022 era stato previsto un intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti « Tuscania » e del Centro cinofili, a Pisa – area Coltano, impegnati nell'attività di antiterrorismo e nella sicurezza delle rappresentanze diplomatiche a rischio, nonché delle attività delle forze speciali e delle forze per operazioni speciali delle forze armate;

tale intervento era stato individuato come « opera destinata alla difesa nazionale », ai sensi dell'articolo 233, comma 1, del Codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, al quale si applicano le misure di semplificazione procedurale previste dall'articolo 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 recante « Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure »;

a seguito delle forti proteste provenienti dal territorio si erano aperte delle interlocuzioni tra le varie istituzioni coinvolte al fine di valutare la possibilità di ubicare altrove l'infrastruttura militare. Tentativi falliti in quanto le aree individuate per sviluppare il progetto insistono ancora in parte sull'area di Coltano e sono state estese anche al Comune di Pontedera, dove verrà realizzato un poligono militare;

considerato che:

l'intervento sarebbe ritenuto strategico tenuto conto della vicinanza all'aeroporto militare di Pisa e di altre importanti aree militari pre-

sentì sul territorio toscano, come la base americana di Camp Darby, il Comando delle Forze speciali dell'Esercito (COMFOSE), il Centro Interforze Studi per le Applicazioni Militari (CISAM), così avviandosi a trasformare il territorio della provincia di Pisa in un avamposto altamente militarizzato;

la frazione di Coltano è ubicata all'interno del Parco naturale di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli, una vasta area naturale protetta che rischia di essere gravemente compromessa dalla costruzione delle opere militari citate, in particolare alloggi, edifici di servizio, poligoni di tiro, eliporto, infrastrutture per gli addestramenti, uffici, autolavaggi e magazzini;

con la legge costituzionale 11 febbraio 2022, n. 1 è stato introdotto il principio fondamentale della tutela dell'ambiente, delle biodiversità e degli ecosistemi;

considerato, altresì, che:

la tutela ambientale è una delle priorità del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e, dunque, la costruzione di tale struttura che graverebbe su un'area protetta non risulterebbe coerente né con il dettato costituzionale né con gli obiettivi del PNRR;

valutato che:

in una fase storica nella quale assistiamo al costante aumento delle spese militari e in generale a scelte di politica economica di guerra, è preoccupante assistere a una invasiva militarizzazione di un territorio a scapito dei bisogni e delle priorità della popolazione locale,

impegna il Governo

a non procedere con il progetto descritto in premessa al fine di garantire il rispetto dei dettami costituzionali in materia di tutela ambientale e di destinare le ingenti risorse finanziarie del progetto alle priorità sociali del territorio interessato.

---

### **G/1206/24/8 (testo 2)**

NAVE, SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

#### **Accolto**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge « Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

l'articolo 5 reca disposizioni urgenti in materia di completamento di interventi infrastrutturali, stanziando risorse aggiuntive per la messa in sicurezza e la conclusione di alcune opere considerate strategiche;

i Campi Flegrei sono una vasta area vulcanica attiva (detta caldera) ad alto rischio, che si estende da Monte di Procida a Napoli, interessando direttamente una popolazione di oltre 500.000 abitanti. Attualmente il livello di allerta per rischio Vulcanico dei Campi Flegrei è giallo e la fase operativa adottata è di Attenzione;

la caldera flegrea è inoltre caratterizzata dal fenomeno del bradisismo, un lento processo con alternate fasi di sollevamento ed abbassamento del suolo, diretta conseguenza del vulcanismo che caratterizza l'area. Da novembre 2005 è in corso una fase ascendente che ha prodotto, ad oggi, un sollevamento di circa 122,5 cm nella zona di massima deformazione ubicata nel centro storico di Pozzuoli. Tale sollevamento genera tensione nelle rocce del sottosuolo che ad un certo punto si fratturano generando terremoti (oltre 6.0000 negli ultimi 12 mesi, con magnitudo anche di 4.2);

per fornire una risposta organica alla crisi bradisismica, iniziata la scorsa estate, il Governo è intervenuto con il decreto-legge n. 140 del 12 ottobre 2023, « Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei », successivamente convertito nella legge n. 183 del 7 dicembre 2023;

tuttavia, in questo provvedimento sono previsti soltanto eventuali interventi per garantire la sicurezza e la continuità didattica nelle scuole, di ogni ordine e grado, ubicate nella « zona di intervento » delimitata in data 27 dicembre 2023 ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 12 ottobre 2023, n. 140;

in tale contesto, sarebbe auspicabile estendere il consolidamento strutturale degli edifici delle istituzioni scolastiche anche al restante territorio interessato dalla zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei, favorendo la costruzione di scuole innovative caratterizzate dalla presenza di nuovi ambienti di apprendimento al fine di ridurre i disagi determinati dal costante fenomeno bradisismico e in considerazione della riconoscibilità del disagio e della complessità dell'intervento didattico ed educativo nelle istituzioni scolastiche,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare tutte le iniziative volte a reperire le necessarie risorse finalizzate alla messa in sicurezza e all'adeguamento sismico, mediante interventi di abbattimento, ricostruzione, ampliamento o consolidamento, degli edifici e delle infrastrutture scolastiche ricadenti nella zona rossa



per rischio vulcanico dei Campi Flegrei come delimitata nell'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio del 24 giugno 2016.

---

**G/1206/24/8**

NAVE, SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge « Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

l'articolo 5 reca disposizioni urgenti in materia di completamento di interventi infrastrutturali, stanziando risorse aggiuntive per la messa in sicurezza e la conclusione di alcune opere considerate strategiche;

i Campi Flegrei sono una vasta area vulcanica attiva (detta caldera) ad alto rischio, che si estende da Monte di Procida a Napoli, interessando direttamente una popolazione di oltre 500.000 abitanti. Attualmente il livello di allerta per rischio Vulcanico dei Campi Flegrei è giallo e la fase operativa adottata è di Attenzione;

la caldera flegrea è inoltre caratterizzata dal fenomeno del bradisismo, un lento processo con alternate fasi di sollevamento ed abbassamento del suolo, diretta conseguenza del vulcanismo che caratterizza l'area. Da novembre 2005 è in corso una fase ascendente che ha prodotto, ad oggi, un sollevamento di circa 122,5 cm nella zona di massima deformazione ubicata nel centro storico di Pozzuoli. Tale sollevamento genera tensione nelle rocce del sottosuolo che ad un certo punto si fratturano generando terremoti (oltre 6.0000 negli ultimi 12 mesi, con magnitudo anche di 4.2);

per fornire una risposta organica alla crisi bradisismica, iniziata la scorsa estate, il Governo è intervenuto con il decreto-legge n. 140 del 12 ottobre 2023, « Misure urgenti di prevenzione del rischio sismico connesso al fenomeno bradisismico nell'area dei Campi Flegrei », successivamente convertito nella legge n. 183 del 7 dicembre 2023;

tuttavia, in questo provvedimento sono previsti soltanto eventuali interventi per garantire la sicurezza e la continuità didattica nelle scuole, di ogni ordine e grado, ubicate nella « zona di intervento » deli-



mitata in data 27 dicembre 2023 ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 12 ottobre 2023, n. 140;

in tale contesto, sarebbe auspicabile estendere il consolidamento strutturale degli edifici delle istituzioni scolastiche anche al restante territorio interessato dalla zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei, favorendo la costruzione di scuole innovative caratterizzate dalla presenza di nuovi ambienti di apprendimento al fine di ridurre i disagi determinati dal costante fenomeno bradisismico e in considerazione della riconoscibilità del disagio e della complessità dell'intervento didattico ed educativo nelle istituzioni scolastiche,

impegna il Governo

ad adottare nel prossimo provvedimento utile tutte le iniziative volte a reperire le necessarie risorse finalizzate alla messa in sicurezza e all'adeguamento sismico, mediante interventi di abbattimento, ricostruzione, ampliamento o consolidamento, degli edifici scolastici ricadenti nella zona rossa per rischio vulcanico dei Campi Flegrei come delimitata nell'allegato 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 giugno 2016.

---

### **G/1206/25/8**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento de quo introduce modifiche significative per quanto riguarda le disposizioni finalizzate a precisare il perimetro applicativo di alcune disposizioni del decreto-legge n. 35 del 2023 sulle attività propedeutiche alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria (cosiddetto Ponte sullo Stretto);

nell'ambito del Def (Documento di economia e finanza) 2023 – Allegato Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica, è stata aggiornata la stima per la realizzazione del Ponte sullo Stretto secondo la quale sarebbero necessari 13,5 miliardi di euro, oltre a più 1,1 miliardo di euro per la realizzazione delle opere complementari al collegamento ferroviario, lato Sicilia e lato Calabria, che dovranno essere oggetto del contratto di programma con Rfi. Oltre ai costi è indicato che « non esistono coperture finanziarie disponibili a legislazione vigente; queste saranno individuate con la definizione del disegno di legge di bilancio »;

per le « opere di ottimizzazione e complementari alle connessioni stradali invece, di minor impatto economico », viene riportato nel Documento che « verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con Anas ». Al finanziamento dell'opera si vuol provvedere con risorse messe a disposizione dalle regioni a valere sui fondi per lo sviluppo e la coesione, con l'individuazione, in sede di definizione della finanziaria 2024, della copertura pluriennale a carico del bilancio dello Stato e con finanziamenti contratti sul mercato nazionale e internazionale;

il progetto prevede un ponte sospeso, ferroviario ed autostradale, a campata unica di lunghezza pari a 3.300 metri, e una larghezza di 60 metri. Nel progetto sono comprese le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano (circa 40 chilometri con un costo di almeno 7-8 miliardi di euro), in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro;

l'opera sarebbe la più lunga al mondo. Nessun ponte ferroviario al mondo, esistente o in fase di progetto, ha una campata con luce superiore a 1400 metri. Gli esperti indipendenti e la stessa commissione la cui relazione fu presentata dall'allora Ministro Giovannini del Governo Draghi, ritengono il progetto irrealizzabile, specie per la ferrovia;

le società incaricate non hanno ancora consegnato il progetto definitivo rispondendo alle decine di quesiti sollevati dagli stessi Ministeri competenti e, di conseguenza, non esiste il progetto esecutivo, validato dalla Società *Parsons Transportation Group* incaricata fin dal 2006 dei servizi di *project management consulting* riguardanti le attività di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione del Ponte e altre opere. Per aggirare tale problema, con il provvedimento in esame viene affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la possibilità di approvare il progetto esecutivo del Ponte anche « per fasi costruttive », oltrepassando di fatto la *deadline* del 31 luglio 2024 per l'approvazione del progetto esecutivo prevista dal decreto-legge del 31 marzo 2023, n. 35;

nella sostanza, con le nuove disposizioni saranno approvate singole parti dell'opera principale della cui realizzabilità non vi è al momento alcuna formale garanzia da parte delle stesse ditte incaricate (Stretto di Messina S.p.A., Consorzio Eurolink – formata da Webuild ed altre società –, COWI e altre) né da Parsons Group;

nel corso di un incontro in commissione consiliare Ponte sullo stretto del comune di Messina, sono stati annunciati possibili ritardi da parte dell'ingegnere Valerio Mele, direttore tecnico dei lavori del Ponte sullo Stretto. Per il direttore, il progetto esecutivo del Ponte non potrà essere redatto prima della fine del prossimo anno;

si ritiene che, in tali circostanze, non si possa procedere senza dirimere ogni ragionevole dubbio circa il fatto che, trattandosi di un'opera unica al mondo, il Ponte si possa realizzare come da progetto. Nella trasmissione di Radio anch'io di Rai Radio 1, Pietro Ciucci, amministratore delegato della società Stretto di Messina ha spiegato che « ci sono 40 chilometri di strade intorno da fare e quindi la progettazione esecutiva potrà essere fatta per tranches, in modo da accelerare al massimo l'avvio dei lavori. Entro fine giugno il Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile), insieme al definitivo, approverà un piano di opere anticipate che potranno essere avviate ancor prima della progettazione esecutiva, già in estate ». Queste opere altereranno il territorio in maniera irreversibile e sarebbero del tutto inutili se, per assurdo, il progetto esecutivo non dovesse essere approvato o richiedesse modifiche o limitazioni d'uso tali da essere antieconomiche. O se addirittura si accertasse che non è realizzabile, specie per i treni;

dall'articolo pubblicato il 13 maggio 2024 sul quotidiano Repubblica, a firma di Antonio Frascilla, dal titolo « Ponte sullo Stretto, solo progetti ma quotazioni alle stelle: ecco chi già fa cassa sull'opera che non c'è » viene rivelato chi farebbe cassa dietro la realizzazione dell'opera. Secondo il sottotitolo dell'articolo « La società Rocksoil dell'ex ministro Pietro Lunardi in prima fila nella progettazione assieme alla Proger di Chicco Testa. I conflitti d'interesse e le tante aziende coinvolte. E quelle del consorzio Eurolink sono cresciute in Borsa dal 15 al 30 per cento »,

impegna il Governo,

a prevedere l'obbligo per le ditte incaricate, di cui in premessa, di fornire, contestualmente alla progettazione esecutiva, formale documentazione che attesti in modo inequivocabile che il progetto del Ponte a campata unica, ferroviario ed autostradale, di 3300 metri sia realizzabile ed utilizzabile dai mezzi previsti senza restrizioni.

---

### **G/1206/26/8 (testo 2)**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

#### **Accolto**

Il Senato,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare la normativa tecnica necessaria al fine di ampliare il novero dei mezzi di trasporto pubblico locale per disciplinare l'utilizzo del c.d. tram-treno, contemperando l'esigenza di utilizzare, recuperare e ampliare l'utilizzo delle linee ferroviarie locali.

---

**G/1206/26/8**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

**Non accolto**

Il Senato,

premessò che:

l'articolo 2, comma 1, punto 18), della Direttiva (UE) 2016/797 dell'11 maggio 2016, definisce il tram-treno come un veicolo progettato per un uso combinato sia su infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia che su infrastrutture ferroviarie;

in altri termini, il tram-treno può essere inteso come quel sistema di trasporto pubblico che prevede l'interconnessione tra due reti, una tramviaria e una ferroviaria, tale da permettere l'instradamento dei rotabili ferroviari su tratte tranviarie o viceversa, in cui nessuno dei due sistemi viene escluso dal proprio normale esercizio;

tale sistema di trasporto presenta l'indubbio vantaggio di garantire la velocità e la frequenza delle vetture. Inoltre, viaggiando in superficie su corsie preferenziali dedicate, ovvero anche su corsie preferenziali miste condivise con le autovetture, esso non rappresenta un mezzo di spostamento invasivo o in grado di alterare la scena urbana, ma al contrario è in grado di integrarsi alla stessa anche nell'ottica della rigenerazione urbana;

il tram-treno ha, inoltre il pregio di eliminare le barriere architettoniche e di ridurre sensibilmente l'inquinamento ambientale e acustico;

la capacità media del tram-treno equivale a circa 3 autobus di normali dimensioni, in grado di sostituire fino a 250 auto, calcolando un numero massimo di 2 persone a metro quadro;

infine, a fronte di un investimento iniziale, il tram-treno ha il pregio di abbattere sensibilmente i costi di gestione;

l'articolo 1, comma 5, della citata direttiva n. 2016/797, detta la disciplina generale destinata ai tram-treni operanti nel sistema ferroviario dell'Unione, applicabile nel caso in cui non esistano Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI). In particolare, gli Stati membri: devono provvedere ad adottare norme nazionali o altre pertinenti misure accessibili per garantire che i tram-treni soddisfino i requisiti essenziali pertinenti. Essi, inoltre, possono adottare norme nazionali per specificare la procedura di autorizzazione applicabile a tali tram-treni. In questo caso, l'autorità che rilascia l'autorizzazione dei veicoli consulta l'autorità di sicurezza nazionale (NSA) competente al fine di garantire che l'esercizio misto di tram-treni e treni soddisfi tutti i requisiti essenziali nonché gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) pertinenti;

nonostante tali previsioni, l'Italia non è mai intervenuta per dare attuazione a tali disposizioni, né esistono STI applicabili ai tram-treno, di talché gli stessi non possono essere considerati sistemi di trasporto pubblico omologati. Nonostante numerosi progetti presentati a livello locale, l'operatività dei tram-treni necessita di una deroga espressa;

nella maggior parte degli Stati membri europei è ormai diffuso l'utilizzo del tram-treno come mezzo di trasporto pubblico locale,

impegna il Governo

al fine di ampliare il novero dei mezzi di trasporto pubblico locale, di procedere ad emanare una normativa destinata a disciplinare l'utilizzo del c.d. tram-treno, contemperando l'esigenza di utilizzare, recuperare e ampliare l'utilizzo delle linee ferroviarie locali.

---

### **G/1206/27/8**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO

#### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

la proposta di realizzare l'infrastruttura autostradale di collegamento A12 Autostrada Roma-Fiumicino-Appia e, in particolare, la bretella di connessione denominata « Cisterna-Valmontone » risale agli anni '60, sulla base di valutazioni economiche e trasportistiche legate al quadro dell'epoca;

soltanto nel 2001, in assenza di uno studio sufficientemente accurato ed adeguato sulla domanda di mobilità merci e persone nel territorio interessato, con la delibera CIPE n. 121 sono stati previsti gli interventi denominati collegamento « Pontina-A12-Appia », con una previsione di costo di 1.136,205 Meuro, riferito alla Pedemontana di Formia ed al Corridoio Tirrenico Meridionale, e collegamento « Cisterna-Valmontone », con una previsione di costo di 309,874 Meuro;

nonostante la coeva disciplina introdotta per l'accelerazione della realizzazione delle opere pubbliche, la c.d. « legge obiettivo », non si sono visti avanzamenti significativi dell'*iter* dell'opera nei successivi vent'anni;

attualmente le due opere sono confluite in un unico nuovo progetto integrato denominato « Corridoio intermodale Roma-Latina e collegamento autostradale Cisterna-Valmontone », costituito da un sistema autostradale, per una lunghezza di circa 100 km, e dalle relative opere connesse di una lunghezza di circa 56 km, suddiviso nelle seguenti opere principali: asse Roma – Latina, articolato tra collegamento autostradale interconnessione A12 – Roma (Tor de' Cenci), e collegamento autostradale Roma (Tor de' Cenci) – Latina nord (Borgo Piave), cui si aggiunge il collegamento autostradale Cisterna – Valmontone;

l'intero progetto autostradale rischia di compromettere il pregiato patrimonio paesaggistico e ambientale, sottoposto a specifici vincoli di tutela delle aree interessate, che verrebbero distrutti dall'intervento pianificato e la compromissione anche di siti d'Importanza Comunitaria (SIC), inseriti nella rete Natura 2000 e protetti ai sensi della direttiva UE 92/43/CEE;

l'impatto provocato dall'opera autostradale sulle aree agricole e sulle pregiate produzioni agroalimentari di Roma e Latina, e dei rispettivi territori di Provincia e Città Metropolitana, appare devastante, con decine di aziende agricole d'eccellenza e biologiche che subiranno un colpo mortale;

il tracciato della bretella Cisterna-Valmontone impatterà pesantemente sul Lago di Giulianello (dichiarato monumento naturale della Regione Lazio e finanziato da essa per la sua preservazione), la Via Francigena del Sud e la Via della Transumanza;

non si è presa in considerazione l'ipotesi di miglioramento e messa in sicurezza della viabilità alternativa al fine di ridurre i costi ed evitare un inutile e dannoso ulteriore consumo di suolo;

con l'autostrada Roma-Latina si continueranno a registrare picchi di traffico veicolare, stante il fatto che « l'imbuto » d'accesso a Roma permarrà nelle medesime condizioni odierne. La delibera del CIPE n. 121 del 21.12.2001, riguardante il primo programma delle opere strategiche da realizzarsi ai sensi della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo), prevedeva la costruzione del collegamento autostradale A12-Pontina-Apia e della bretella Cisterna-Valmontone;

i costi di entrambe le opere infrastrutturali sono saliti vertiginosamente, rendendo ancora più incerta una valutazione sul rapporto costi-benefici: la spesa prevista per la loro realizzazione è passata da circa 1.400 milioni di euro agli attuali 2.300; la reale fattibilità dell'opera principale – ossia il corridoio tirrenico meridionale – sembra ancora incerta, al punto che si sta preferendo accelerare la realizzazione della bretella Cisterna-Valmontone, ossia l'opera connessa, senza alcuna certezza che l'intera infrastruttura possa essere davvero ultimata, in completa assenza di ogni logica di programmazione infrastrutturale;

anche la realizzazione della bretella sembra incontrare diverse difficoltà al punto da inserire continue proroghe nel quadro normativo vi-

gente per l'adozione dei decreti di esproprio di cui alla dichiarazione di pubblica utilità, apposta dal Comitato interministeriale con delibera n. 51 del 2013, determinando una incomprensibile incertezza nei proprietari dei terreni non solo sul quando perderanno la disponibilità del bene, ma anche sul se questo avverrà, alla luce delle notevoli difficoltà realizzative dell'opera; è prioritario l'adeguamento in sicurezza dell'attuale viabilità di collegamento tra Roma, Latina e Terracina (l'intero tracciato della via Pontina); è indispensabile garantire la tutela delle aree protette e della sostenibilità nonché impedire il grave ed irreparabile impatto paesaggistico, ambientale e sociale che deriverebbe dalla realizzazione della suddetta opera autostradale; ad avviare, in tempi rapidi, una rivalutazione complessiva del progetto, che tenga adeguatamente conto del rapporto costi-benefici, anche sotto il profilo della tutela ambientale e del consumo di suolo, valutando l'opportunità di investire le cospicue risorse stanziare in interventi di riqualificazione e messa in sicurezza della viabilità esistente, salvaguardando così i diritti e gli interessi dei proprietari di terreni ed aziende che verrebbero danneggiati dalla realizzazione dell'opera.

---

### **G/1206/28/8**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

il progetto Metro 2 a Torino, inizialmente previsto e finanziato per estendersi fino alla fermata del Politecnico, ha subito un significativo ridimensionamento a causa di un intervento di definanziamento che ha comportato l'eliminazione di alcune fermate;

il costo dei materiali necessari per il completamento del progetto è aumentato del 36 per cento, costringendo a una revisione delle previsioni iniziali e provocando l'eliminazione di una fermata e il congelamento di altre due, che restano in attesa di ulteriori finanziamenti;

questo cambiamento rappresenta un duro colpo per i cittadini di Torino, i quali avevano riposto speranze in un servizio di trasporto pubblico più efficiente e accessibile. Il progetto Metro 2 è stato visto come una risposta alle crescenti esigenze di mobilità della città;



il Movimento 5 Stelle ha più volte sollecitato il rifinanziamento del progetto per far fronte agli extracosti attuali e riportare il piano alle condizioni originali;

considerato che:

la mancanza di adeguate risorse per completare il progetto nella sua forma originaria compromette seriamente le aspettative dei cittadini di Torino e potrebbe pregiudicare la qualità e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico futuro;

è fondamentale che il Governo risponda prontamente alle richieste di rifinanziamento e si impegni a destinare le risorse necessarie per il completamento del progetto secondo i piani iniziali, così da garantire una metro efficiente e ben collegata per i cittadini di Torino;

risulta urgente e necessario un impegno immediato per il rifinanziamento del progetto Metro 2 nonché garantire che le aspettative dei cittadini di Torino non vengano compromesse e che il progetto possa proseguire offrendo un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle esigenze della città;

impegna il Governo:

a fornire un immediato rifinanziamento del progetto Metro 2, in modo da coprire gli extracosti necessari e ripristinare il piano originario con tutte le fermate previste.

a garantire che le risorse siano allocate in modo efficiente e che le procedure burocratiche non rallentino ulteriormente l'avanzamento dei lavori, al fine di non deludere le aspettative dei cittadini di Torino.

a monitorare e aggiornare periodicamente lo stato di avanzamento del progetto Metro 2, assicurando la trasparenza e l'efficacia nell'uso dei fondi stanziati.

---

### **G/1206/28/8 (testo 2)**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

### **Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,



premessi che:

il progetto Metro 2 a Torino, inizialmente previsto e finanziato per estendersi fino alla fermata del Politecnico, ha subito un significativo ridimensionamento a causa di un intervento di definanziamento che ha comportato l'eliminazione di alcune fermate;

il costo dei materiali necessari per il completamento del progetto è aumentato del 36 per cento, costringendo a una revisione delle previsioni iniziali e provocando l'eliminazione di una fermata e il congelamento di altre due, che restano in attesa di ulteriori finanziamenti;

questo cambiamento rappresenta un duro colpo per i cittadini di Torino, i quali avevano riposto speranze in un servizio di trasporto pubblico più efficiente e accessibile. Il progetto Metro 2 è stato visto come una risposta alle crescenti esigenze di mobilità della città;

il Movimento 5 Stelle ha più volte sollecitato il rifinanziamento del progetto per far fronte agli extracosti attuali e riportare il piano alle condizioni originali;

considerato che:

la mancanza di adeguate risorse per completare il progetto nella sua forma originaria compromette seriamente le aspettative dei cittadini di Torino e potrebbe pregiudicare la qualità e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico futuro;

è fondamentale che il Governo risponda prontamente alle richieste di rifinanziamento e si impegni a destinare le risorse necessarie per il completamento del progetto secondo i piani iniziali, così da garantire una metro efficiente e ben collegata per i cittadini di Torino;

risulta urgente e necessario un impegno immediato per il rifinanziamento del progetto Metro 2 nonché garantire che le aspettative dei cittadini di Torino non vengano compromesse e che il progetto possa proseguire offrendo un servizio di trasporto pubblico all'altezza delle esigenze della città,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di assumere le iniziative di competenza nell'ambito degli interventi in materia di trasporto pubblico locale, volte a fornire un rifinanziamento del progetto Metro 2, in modo da coprire gli extracosti necessari e ripristinare il piano originario con tutte le fermate previste;

a monitorare e aggiornare periodicamente, per quanto di competenza, lo stato di avanzamento del progetto Metro 2, assicurando la trasparenza e l'efficacia nell'uso dei fondi stanziati.

**G/1206/29/8 (testo 2)**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

impegna il Governo:

a garantire, nel dare seguito alla sentenza n. 137 del 2024 della Corte costituzionale, che vengano emanati senza ulteriori indugi tutti i decreti attuativi con particolare riguardo al foglio di servizio e all'uso delle piattaforme con riguardo agli Ncc, come previsti dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, al fine di evitare l'abusivismo e preservare i lavoratori del settore.

**G/1206/29/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

l'articolo 6 reca Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale;

considerato che:

il trasporto pubblico non di linea assicura il trasporto collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ed è disciplinato, a livello legislativo nazionale, dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 « Legge quadro » per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea;

a tal riguardo, dopo decenni di inerzia che hanno portato il settore a presentare numerose criticità, con riguardo alla qualità dei servizi offerti, alla mancanza di concorrenza, all'ingresso di nuove

tecnologie nonché a uno stravolgimento della qualità del lavoro, per coloro che offrono questi necessari servizi per la collettività, con il decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione, convertito, con modificazioni, nella legge 11 febbraio 2019, n. 12, l'allora Ministro delle infrastrutture ha definito un percorso, di concerto con le principali associazioni di categoria, al fine di divenire a un ragionevole equilibrio tra domanda e offerta, tenendo conto delle criticità suddette;

come è noto, il servizio di NCC non è soggetto ad obblighi di servizio pubblico, mentre il servizio di taxi rientra tra i servizi di trasporto pubblico locale, sia pure non di linea; dalla natura pubblica del servizio taxi discendono pertanto: la doverosità delle prestazioni; la capillarità territoriale e sociale della fornitura e l'accessibilità del servizio di taxi sotto il profilo economico; l'obbligatorietà del servizio e la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta; la determinazione pubblica delle tariffe e delle modalità di svolgimento del servizio; la previsione che lo stazionamento dei taxi avvenga in luogo pubblico e che il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengano all'interno dell'area comunale o comprensoriale di riferimento;

la legge quadro n. 21 del 1992 ha peraltro demandato alle regioni e agli enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione dei servizi, pertanto la disciplina delle concessione delle licenze taxi e Ncc è di competenza comunale ed è quindi disciplinata nell'ambito dei regolamenti comunali per i servizi pubblici non di linea;

il decreto-legge n. 143 del 2018 modifica la disciplina del trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea relativa ai servizi di noleggio con conducente (NCC), di cui alla legge n. 21 del 1992, introducendo alcuni requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio;

in particolare, il comma 3 dell'articolo 1 prevede l'istituzione presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, di un registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante e di quelle di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante;

con la sentenza n. 137 del 2024, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 10-bis, comma 6, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135; che prevede che *fino alla piena operatività dell'archivio informatico pubblico nazionale delle imprese di cui al comma 3, non è consentito il rilascio di nuove*

*autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarrozzetta e natante;*

impegna il Governo:

a garantire, nel dare seguito alla sentenza n.137 del 2024 della Corte costituzionale, che vengano emanati senza ulteriori indugi tutti i decreti attuativi con particolare riguardo al foglio di servizio e all'uso delle piattaforme con riguardo agli Ncc, come previsti dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n.135, al fine di evitare l'abusivismo e preservare i lavoratori del settore;

a non utilizzare il principio della concorrenza per snaturare i diversi servizi di trasporto urbano non di linea valorizzando invece le specificità del servizio di taxi, garantendo la qualità del servizio per i cittadini e al contempo garantire la valorizzazione dei lavoratori che svolgono tale servizio;

a istituire subito un sistema centralizzato di monitoraggio dei dati, al fine di raccogliere informazioni su richiesta e offerta di taxi, tempi di attesa e distribuzione territoriale delle richieste provvedendo alla suddivisione delle città in ambiti territoriali per un'analisi periodica della domanda e dell'offerta di servizi taxi, e la predisposizione da parte dei Comuni di bandi pubblici per l'assegnazione di nuove licenze, rispondendo alle esigenze locali.

---

### **G/1206/30/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

le infrastrutture di trasporto sono fondamentali per lo sviluppo economico e sociale del territorio, ne influenzano la produttività, ne facilitano il commercio con altre aree e mercati, ne migliorano l'inclusione economica e la coesione sociale;

nella giornata del 9 luglio scorso, un grave incidente ferroviario, che ha coinvolto un carro merci a Centola, ha comportato

la chiusura della tratta ferroviaria tra Vallo della Lucania e Sapri della linea Tirrenica Meridionale, uno dei più importanti collegamenti ferroviari della direttrice nord-sud tra la Sicilia, Calabria e il resto dell'Italia. Saranno necessari almeno quattro giorni di stop, per rimuovere i vagoni deragliati e pertanto sono previsti ritardi, cancellazioni e limitazioni di percorso per i treni Alta Velocità, Intercity e Regionali. Trenitalia nel frattempo invita «i passeggeri a riprogrammare il viaggio»,

come è noto, l'evento si è verificato nel periodo di maggior flusso turistico per le regioni meridionali, creando una serie di difficoltà a turisti e residenti, in un territorio che già sconta un gap infrastrutturale storico, isolando di fatto la Calabria dal sistema nazionale del trasporto su ferro, come già accade con quello europeo;

considerato che:

il Ministero ha bloccato il progetto dell'alta velocità Praia a Mare-Tarsia compromettendo anche lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, senza un valido progetto alternativo di potenziamento;

nel documento di economia e finanza 2023, questo esecutivo ha previsto di un nuovo impegno dello Stato sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina per mezzo di un progetto accantonato dal 2011 per la sua insostenibilità finanziaria, ambientale e sociale;

il Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) rappresenta lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali in attuazione dell'articolo 119, della Costituzione;

una rilevante quota della programmazione 2021-2027 per le regioni Sicilia e Calabria è stata arbitrariamente impegnata dall'Esecutivo, per sopportare il costo dell'opera – attualmente non ancora definito – come anche la sua stessa fattibilità –, tanto da portare il Ministero a procedere al progetto per «fasi costruttive»;

considerato inoltre che:

i numerosi incidenti accaduti nel nostro Paese in questi mesi mostrano con particolare evidenza che il percorso necessario è rappresentato dalle tante piccole e medie opere che capillarmente possono unire i territori, mettere in sicurezza i lavoratori del settore ferroviario e al contempo garantire gli *standard* europei a tutti i viaggiatori

impegna il Governo:

a porre in essere tutte le azioni di competenza al fine di evitare l'isolamento delle regioni meridionali, alla luce del grave

incidente che ha bloccato la tratta ferroviaria tra Vallo della Lucania e Sapri della linea Tirrenica Meridionale;

a richiamare, nell'ambito delle proprie competenze Rete Ferroviaria italiana, quale polo infrastrutturale italiano, al rispetto degli impegni assunti con lo Stato, per mezzo dei contratti di programma, al fine di ridurre i gravi disagi recentemente emersi, agendo in sinergia per assicurare il conseguimento degli obiettivi del PNRR, sia per i nuovi progetti sia per i progetti in essere.

---

**G/1206/30/8 (testo 2)**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

impegna il Governo:

a porre in essere tutte le azioni di competenza al fine di evitare l'isolamento delle regioni meridionali, alla luce del grave incidente che ha bloccato la tratta ferroviaria tra Vallo della Lucania e Sapri della linea Tirrenica Meridionale;

a richiamare, nell'ambito delle proprie competenze Rete Ferroviaria italiana, quale polo infrastrutturale italiano, al rispetto degli impegni assunti con lo Stato, per mezzo dei contratti di programma, al fine di ridurre i gravi disagi recentemente emersi, agendo in sinergia per assicurare il conseguimento degli obiettivi del PNRR, sia per i nuovi progetti sia per i progetti in essere.

---

**G/1206/31/8**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede un complesso di misure in materia di infrastrutture e concessioni autostradali,

considerato che:

la società Salerno Pompei Napoli S.p.A., titolare della concessione per la gestione dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno, ha dichiarato che, a partire dal 1° maggio 2024, non saranno più accettati i pagamenti del pedaggio tramite le carte di credito VISA e MasterCard, costringendo gli utenti a utilizzare contanti, carte Bancomat del circuito Fastpay, American Express e Telepass;

tale decisione si pone in un quadro già complicato per gli utenti dell'autostrada, in quanto a gennaio è stato registrato un aumento del pedaggio di 20 centesimi, a fronte di un incremento del costo dell'abbonamento mensile del Telepass che dal 1° luglio 2024 è passato da 1,83 a 3,90 euro al mese, segnando una maggiorazione del 113 per cento;

l'autostrada A3 è, inoltre, una tratta particolarmente strategica per l'utente perché rappresenta l'arteria di congiungimento tra l'A1 Milano-Napoli e l'A2 Salerno-Reggio Calabria, collegando senza soluzione di continuità il nord e il sud del Paese;

tenuto conto, altresì, che:

una tale inefficienza nel sistema di pagamento non solo provoca disagi ai singoli, ma contribuisce anche alla formazione di lunghe code, soprattutto nei fine settimana e durante le giornate di esodo estivo, proprio quando il traffico è particolarmente intenso e servirebbe offrire più servizi agli automobilisti;

a conferma di quanto detto, soprattutto con riferimento al periodo di accentuata pressione turistica che intercorre solitamente da maggio a settembre, è utile ricordare che i dati sulle utenze dei circuiti di pagamento delle principali carte, aggiornati al 2024, corrispondono a: 44 milioni di esercenti iscritti al suo circuito VISA in oltre 200 Paesi, 37 milioni di esercenti in oltre 210 Paesi per MasterCard, mentre solo 31 milioni di esercenti in oltre 130 di Paesi per American Express,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a favorire il ripristino della facoltà degli utenti dell'autostrada A3 Napoli-Salerno di pagare i pedaggi anche tramite le carte afferenti ai circuiti di cui in premessa al fine di scongiurare ulteriori disservizi e disagi e migliorare la viabilità.

---

**G/1206/31/8 (testo 2)**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a favorire il ripristino della facoltà degli utenti dell'autostrada A3 Napoli-Salerno di pagare i pedaggi anche tramite le carte afferenti ai circuiti di cui in premessa al fine di scongiurare ulteriori disservizi e disagi e migliorare la viabilità.

**G/1206/32/8 (testo 2)**

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

**Accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premessi che:

il provvedimento in esame prevede un complesso di disposizioni volte al completamento di interventi infrastrutturali, tra i quali il progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera;

la regione Basilicata è interessata da una grave emergenza idrica che rischia di divenire cronica, anche in considerazione dell'oggettivo mutamento climatico in atto;

i dati della risorsa idrica invasata e delle previsioni meteorologiche sul medio lungo periodo non sono positivi e richiede l'adozione di misure urgenti accompagnate da una adeguata programmazione degli interventi, anche di medio periodo, finalizzati a ridurre la dispersione e le perdite di acqua potabile nelle reti idriche, nonché alla manutenzione, riparazione e ammodernamento del complessivo sistema di distribuzione che risulta oltremodo vetusto;

la rete idrica della Basilicata continua a registrare perdite del 65,5 per cento, come certificato dall'Istat nell'ultimo dato disponibile del



2023, collocando la regione al primo posto in Italia per dispersione idrica, mentre gli invasi disponibili continuano ad essere sottoutilizzati;

l'accentuata scarsità di riserve idriche e le lacune di un sistema irriguo che sconta ritardi decennali, rappresentano il rischio più grande per il presente e l'immediato futuro del comparto agricolo, con gravi ripercussioni anche per l'uso potabile e il settore civile;

nonostante la presenza di un commissario straordinario per l'emergenza idrica e una serie di interventi annunciati dalla regione Basilicata e dagli enti di governo della risorsa idrica, in Lucania la programmazione degli interventi infrastrutturali continua ad essere carente e le risorse del PNRR non risultano adeguatamente utilizzate, con ritardi e incongruenze che mal si conciliano con la crescente crisi in atto per l'economia agricola;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e qualora ne ricorrano le condizioni, di adottare ogni iniziativa utile finalizzata ad affrontare l'emergenza idrica in atto nella regione Basilicata con un adeguato piano di interventi di breve e medio periodo sulla rete e sulle infrastrutture idriche.

---

### **G/1206/32/8**

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di conversione in legge, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante « Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport »,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede un complesso di disposizioni volte al completamento di interventi infrastrutturali, tra i quali il progetto di messa in sicurezza e di ammodernamento del sistema idrico del Peschiera;

la regione Basilicata è interessata da una grave emergenza idrica che rischia di divenire cronica, anche in considerazione dell'oggettivo mutamento climatico in atto;

i dati della risorsa idrica invasata e delle previsioni meteorologiche sul medio lungo periodo non sono positivi e richiede l'adozione di misure urgenti accompagnate da una adeguata programmazione degli in-

terventi, anche di medio periodo, finalizzati a ridurre la dispersione e le perdite di acqua potabile nelle reti idriche, nonché alla manutenzione, riparazione e ammodernamento del complessivo sistema di distribuzione che risulta oltremodo vetusto;

la rete idrica della Basilicata continua a registrare perdite del 65,5 per cento, come certificato dall'Istat nell'ultimo dato disponibile del 2023, collocando la regione al primo posto in Italia per dispersione idrica, mentre gli invasi disponibili continuano ad essere sottoutilizzati;

l'accentuata scarsità di riserve idriche e le lacune di un sistema irriguo che sconta ritardi decennali, rappresentano il rischio più grande per il presente e l'immediato futuro del comparto agricolo, con gravi ripercussioni anche per l'uso potabile e il settore civile;

nonostante la presenza di un commissario straordinario per l'emergenza idrica e una serie di interventi annunciati dalla regione Basilicata e dagli enti di governo della risorsa idrica, in Lucania la programmazione degli interventi infrastrutturali continua ad essere carente e le risorse del PNRR non risultano adeguatamente utilizzate, con ritardi e incongruenze che mal si conciliano con la crescente crisi in atto per l'economia agricola;

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile finalizzata ad affrontare l'emergenza idrica in atto nella regione Basilicata con un adeguato piano di interventi di breve e medio periodo sulla rete e sulle infrastrutture idriche, stanziando ulteriori risorse economiche in attuazione alla misura M2C4, investimento 4.2 del PNRR, e a sostegno del comparto agricolo.

---

### **G/1206/33/8**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO

### **Non accolto**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

premessi che:

l'articolo 10 del provvedimento in esame reca misure urgenti per il sostegno della presenza di imprese italiane nel continente africano e per l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

in particolare, verrà affrontata la questione relativa alla destinazione di parte delle risorse del Fondo Italiano per il Clima al Piano Mattei;

il Fondo Italiano per il Clima rappresenta il principale strumento pubblico per perseguire l'impegno dell'Italia, insieme agli altri Paesi OCSE, a mobilitare collettivamente almeno 100 miliardi di euro l'anno di finanza per il clima verso i Paesi emergenti e in via di sviluppo;

tale strumento ha natura rotativa e una dotazione complessiva pari a 4,4 miliardi di euro per interventi (ammontare aggiornato dal decreto-legge n. 181 del 2023 cosiddetto DL Energia), oltre a 40 milioni di euro annui dal 2027 per contributi a fondo perduto e spese di gestione;

considerato che,

il decreto in esame destina risorse del Fondo Italiano per il Clima a supporto delle finalità e degli obiettivi del Piano Mattei. Tuttavia, l'ampiezza e la diversità delle finalità del Piano Mattei potrebbero portare all'utilizzo delle risorse del predetto Fondo per perseguire obiettivi non pienamente compatibili con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi, dell'Unione Europea e dell'Italia in materia di cambiamento climatico;

quanto sopra solleva preoccupazioni circa la possibilità che le risorse destinate alla lotta contro il cambiamento climatico possano essere deviate verso progetti che, pur essendo importanti per lo sviluppo economico e sociale dell'Africa, non contribuiscono direttamente alla mitigazione delle emissioni di gas serra o all'adattamento ai cambiamenti climatici,

impegna il Governo

a relazionare periodicamente al Parlamento in merito alle risorse del Fondo Italiano per il Clima destinati all'Africa nel contesto del Piano Mattei e ad adottare ogni opportuna iniziativa affinché i progetti e i relativi finanziamenti siano chiaramente identificabili e sottoposti agli obblighi di pubblicità e trasparenza.

---

**G/1206/33/8 (testo 2)**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO

**Accolto come raccomandazione**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e

gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport,

impegna il Governo

a relazionare periodicamente al Parlamento in merito alle risorse del Fondo Italiano per il Clima destinati all’Africa nel contesto del Piano Mattei e ad adottare ogni opportuna iniziativa affinché i progetti e i relativi finanziamenti siano chiaramente identificabili e sottoposti agli obblighi di pubblicità e trasparenza.

---

### **G/1206/34/8**

FREGOLENT

#### **Non accolto**

Il Senato,

premesso che:

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport;

la linea ferroviaria Pontremolese, qualificata da Rete Ferroviaria Italiana come fondamentale, è la linea che congiunge Parma con la dorsale Tirrenica nei pressi di La Spezia attraverso la galleria del Borgallo, in prossimità del valico del Brattello;

l’importanza strategica dell’infrastruttura è testimoniata dalla nomina di un commissario *ad hoc* per il completamento dell’opera;

la fase di progettazione completata nel 2022 prevede il completamento, per fasi, dell’infrastruttura;

la prima fase riguarda il raddoppio fra Parma e Vicofertile che si sviluppa, in uscita da Parma, in variante di tracciato per i primi 5 km circa e per i restanti 3 km in affiancamento alla linea storica fino all’ingresso a Vicofertile;

la seconda fase prevede il raddoppio principalmente in affiancamento all’attuale linea a semplice binario tra Vicofertile e Fornovo, la realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli – Chiesaccia;

ad oggi, nonostante la fase autorizzativa si sia conclusa, i cantieri già in fase di partenza registrano ritardi causati dalla man-

canza dei fondi necessari a coprire il costo di 486 milioni di euro relativo alla prima fase realizzativa;

da quanto premesso ne deriva un grave noncumento che coinvolge a 360 gradi il sistema dei trasporti e che risulta ancora più grave se si considera che il porto di La Spezia risulta uno dei cuori pulsanti della logistica italiana,

impegna il Governo

a stanziare entro il 2024 le risorse necessarie alla realizzazione e al completamento del raddoppio della tratta ferroviaria Pontremolese.

---

### **G/1206/35/8 (testo 2)**

MALPEZZI

#### **Accolto**

Il Senato,

esaminato il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport (A.S. 1206),

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di adottare iniziative di competenza volte a garantire i finanziamenti necessari a completare la realizzazione della prima tratta tra Parma e Vicofertile e a mettere in atto ogni utile azione per la realizzazione dei lavori della prima tratta, oltreché alla conclusione di tutte le fasi di progettazione delle tratte successive per il raddoppio della linea ferroviaria pontremolese.

---

### **G/1206/35/8**

MALPEZZI

#### **Non accolto**

Il Senato,

esaminato il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrut-

ture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport (A.S. 1206);

premessi che,

il provvedimento in esame presenta norme relative al sistema infrastrutturale e alla mobilità;

il raddoppio della linea ferroviaria della Pontremolese costituisce una condizione strategica sia per assicurare notevoli benefici ai collegamenti infra regionali pendolari e turistici, sia per elevare la competitività del sistema portuale spezzino/ligure e toscano/tirrenico;

la linea Pontremolese non solo rappresenta una infrastruttura strategica per il collegamento fra Liguria, Toscana ed Emilia-Romagna, ma dimostra quotidianamente la sua importanza per il trasporto intermodale delle merci tra le diverse aree produttive e i porti di La Spezia e Massa e tra il Mediterraneo e l'Europa, come parte integrante della rete Ten-T Comprehensive;

il completamento del raddoppio porterebbe benefici anche di carattere ambientale, con il parziale spostamento del traffico su gomma al ferro, con importanti migliorie ambientali e di sicurezza sull'intera rete infrastrutturale; Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria si compone di due fasi: per la prima, che riguarda la tratta tra Parma e Vicofertile, dovrebbe essere al termine l'iter di validazione della progettazione definitiva, è stato stimato un incremento dei costi di 113 milioni di euro rispetto a quanto era stato originariamente previsto e stanziato. La seconda fase prevede il raddoppio in affiancamento all'attuale linea tra Vicofertile e Fornovo, la realizzazione della galleria di valico tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli e Chiesaccia (Villafranca), con una stima di costi prevista di 4,5 miliardi di euro;

per l'attuazione di questa seconda fase non ci sono ancora progettazioni in via definitiva e non sono indicati ad oggi finanziamenti con ordine di priorità;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza volte a garantire nel primo provvedimento utile i finanziamenti necessari a completare la realizzazione della prima tratta tra Parma e Vicofertile e a mettere in atto con sollecitudine tutte le procedure necessarie per il completamento delle procedure di affidamento e della realizzazione dei lavori della prima tratta, oltretutto alla conclusione di tutte le fasi di progettazione delle tratte successive per il raddoppio della linea ferroviaria pontremolese.

**G/1206/36/8**

BASSO, FURLAN

**Respinto**

Il Senato,

esaminato il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport (A.S. 1206);

premesso che il provvedimento in esame presenta norme relative al sistema infrastrutturale e alla mobilità;

considerato lo stato di grave disagio delle tratte stradali e autostradali della regione Liguria e dei conseguenti pesanti disservizi per l'utenza, e che in particolare la concomitanza di cantieri autostradali lungo la A26 con la presenza di un senso unico alternato di marcia in corrispondenza del ponte ANAS sul torrente Stura in Campo ligure ha determinato situazioni di ulteriore congestione del traffico;

considerato altresì che la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Stura in Campo Ligure è inserita tra gli interventi ad alta priorità previsti dall'Accordo di Programma a livello nazionale tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture, e necessita,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza volte a garantire nel primo provvedimento utile i finanziamenti necessari a assicurare la nuova progettazione e la rapida realizzazione del nuovo ponte stradale sul torrente Stura.

**G/1206/37/8**

ZAMBITO, PARRINI, FRANCESCHELLI

**Respinto**

Il Senato,

esaminato il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport (A.S. 1206);

premessi che:

l'articolo 5, comma 3, introduce disposizioni volte a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e assicurare il celere avvio dei lavori afferenti alla Realizzazione del I lotto funzionale della nuova sede dei reparti di eccellenza dell'Arma dei Carabinieri – I lotto – (PI) – D51B21004330001, di cui al D.P.C.M. n. 1831 del 9 maggio 2022;

l'intervento infrastrutturale per la realizzazione della sede del Gruppo intervento speciale, del 1° Reggimento Carabinieri paracadutisti «Tuscania» e del Centro cinofili, in Pisa – area Coltano, è stato individuato quale «opera destinata alla difesa nazionale», cui si applicano le misure di semplificazione procedurale previste dall'art. 44 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 dal comma 1, dall'articolo 1, comma 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 gennaio 2022;

la citata opera è stata individuata, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, tra gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico – amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio – economico a livello nazionale, regionale o locale, per la cui realizzazione o il cui completamento si è reso necessario procedere alla nomina di un Commissario straordinario con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 9 maggio 2022, n. 1831;

sono state individuate nel Centro Interforze Studi per le Applicazioni Militari (CISAM, con sede in san Piero a Grado – Pisa) le aree in cui realizzare le nuove sedi dei Reparti di specialità dell'Arma dei Carabinieri (Gruppo di Intervento Speciale – G.I.S. e 1° Reggimento Carabinieri Paracadutisti «Tuscania»), prevedendo la riqualificazione del citato Centro, la realizzazione di una pista addestrativa e di un poligono da 500 m nel Comune di Pontedera, nonché di opere complementari (rifunzionalizzazione Villa Medicea, Stazione Radio Marconi, Stalle del Buontalenti e Borgo «ex Bigattiera», bonifica ex reattore nucleare);

l'onere per il complessivo intervento è stato nuovamente stimato all'attualità in 520 milioni di euro (di cui 120 milioni di euro per bonifica dell'ex reattore), con un piano di realizzazione di circa dieci anni. Attualmente è in via di completamento la redazione del Documento di indirizzo alla progettazione;

la proposta in esame: autorizza il menzionato commissario straordinario all'apertura di una contabilità speciale presso la Tesoreria dello Stato per le spese di funzionamento e di realizzazione, in



conformità con le procedure di cui all'articolo 4, comma 3-bis, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55; altresì, autorizza la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024, cui si provvede mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato delle disponibilità in conto residui del « Fondo per l'adeguamento dei prezzi » di cui all'articolo 1-septies, comma 8, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, (allocato nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – capitolo 7006/piano gestionale 1) al fine di fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione e di consentire l'avvio dei lavori;

considerato che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2022, tra le opere destinate alla difesa nazionale era stato inserito un intervento infrastrutturale per la realizzazione a Coltano di una Base militare per antiterrorismo e azioni speciali, destinata a GIS (Gruppo di Intervento Speciale), 1° reggimento Carabinieri paracadutisti « Toscana » e Centro cinofili;

il suddetto decreto prevedeva la realizzazione di una grande cittadella militare a Coltano, da costruirsi con 190 milioni di euro provenienti dal fondo per lo sviluppo e la coesione sociale. La zona allora individuata, demaniale, fa parte delle aree contigue al parco Regionale di Migliarino S. Rossore, Massaciuccoli, equiparate per Legge regionale al parco stesso per le materie paesaggistiche, urbanistiche ed edilizie;

una fortissima opposizione al progetto di una base nel Parco è stata dichiarata da associazioni ambientaliste, cittadini e partiti politici e movimenti. Il progetto iniziale ipotizzava 450mila metri cubi di costruzioni, su 73 ettari, in un territorio protetto. Il 24 maggio 2022 veniva istituito presso il Ministero della difesa un tavolo operativo interistituzionale (composto da Ministero, Carabinieri, Regione, Provincia, Comune e Parco), con il compito di individuare soluzioni volte a ricollocare le sedi indicate nel primo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;

il 6 settembre 2023 il Tavolo interistituzionale si riuniva e dal verbale della riunione si evince che: il Commissario Straordinario presentava uno studio di prefattibilità tecnica che ipotizza interventi separati, con la realizzazione presso l'area CISAM di una struttura da destinare alle esigenze operative, logistiche e addestrative del GIS e del 1° Reggimento Carabinieri Paracadutisti « Toscana »; le linee progettuali dichiarate « prevedono il minor consumo di suolo possibile », ipotizzando al tempo stesso « demolizioni e ricostruzioni », « sostituzione degli immobili in forte stato di degrado e fortemente

energivori» e un «consumo di suolo pari a 1,15 ettari» e «circa 2.500 piante da abbattere»; siano state prospettati anche «il completo smantellamento del complesso infrastrutturale dell'ex reattore» e «opere di compensazione»; il Presidente della Provincia di Pisa, partecipante al tavolo, ha chiesto e ottenuto la precisazione nello stesso verbale che «l'iniziativa infrastrutturale non prevede assolutamente l'aumento del consumo di suolo all'interno del Parco»; si prospetta la realizzazione di una «pista addestrativa per automezzi nell'area di Pontedera»; si condivide la necessità di «recuperare e valorizzare gli immobili di pregio presenti nel vicino borgo di Coltano»;

la seduta della Comunità del Parco convocata per il 18 settembre 2023 con oggetto «Espressione parere per la localizzazione della base dei Carabinieri», ha visto: la non partecipazione dei comuni di San Giuliano Terme e di Vecchiano e della Provincia di Pisa, che ritenevano impossibile esprimersi data la mancanza dei necessari elementi conoscitivi sul progetto; l'astensione del comune di Massarosa e della Provincia di Lucca, motivata con l'auspicio di «un coinvolgimento della parte lucchese della Comunità di Parco ed in generale di tutti i componenti la Comunità così da permettere grazie ad una maggiore conoscenza una completa valutazione di quanto proposto»; il voto favorevole dei soli comuni di Pisa e Viareggio;

il 14 settembre 2023 il Sindaco di Vecchiano e Presidente della Provincia di Pisa Massimiliano Angori aveva indirizzato al Presidente della Comunità del Parco, Sindaco di Pisa, una comunicazione ufficiale in cui evidenziava «che resta come punto fermo la posizione già espressa nelle sedi istituzionali di non occupare le aree interne al Parco MSRM» ed evidenziava «ad oggi l'assenza di documenti progettuali su cui ragionare, al netto della breve illustrazione avvenuta a Roma lo scorso 6 settembre», ribadendo la «disponibilità ad un confronto ragionato e informato [...] che però può essere costruito solo e soltanto dopo aver avuto la possibilità di prendere visione della documentazione progettuale comprensiva delle carte relative allo studio di prefattibilità tecnica» e concludendo con la richiesta «Considerato che il contenuto del verbale della riunione interministeriale non può essere ritenuto la base su cui costruire il parere della Comunità del Parco, chiedo il rinvio della seduta della comunità, in attesa di ricevere la documentazione progettuale, come già chiesta dal collega di San Giuliano Terme, e di avere il tempo necessario per una analisi della stessa.»;

il Sindaco di San Giuliano Terme, con comunicazione ufficiale in data 13 ottobre 2023 chiedeva al Direttore dell'Ente Parco MSRM la rettifica in autotutela della deliberazione adottata, ritenuta ambigua e finanche illegittima, evidenziando che «il provvedimento richiama l'illustrazione del verbale fatta dal Presidente senza tuttavia mai esporne, neppure in modo sintetico, i contenuti» e che «il

provvedimento dispone di prendere atto del verbale, il cui contenuto come si è detto è del tutto omesso ed oscuro e, di seguito, di esprimere parere favorevole sull'ipotesi di rigenerazione della base del CISAM »;

nell'adunanza della Comunità del Parco dell'11 maggio 2022 veniva affermato che « indirizzo della comunità del Parco è che il progetto debba essere valutato fuori dal territorio del Parco », come riportato nel verbale sottoscritto dal Sindaco di Pisa, Presidente della Comunità, dal Sindaco di Vecchiano e Presidente della Provincia di Pisa, dal Sindaco di San Giuliano Terme, dall'Assessore all'Ambiente del Comune di Massarosa e dal Presidente dell'Ente Parco Regionale di Migliarino San Rossore Massaciuccoli;

evidenziato che:

sulla base di un'evidente contraddizione fra i punti del verbale sopra richiamati alle lettere *b)* e *d)*, del notevole aumento del costo ipotizzato per la realizzazione del progetto, passato dai 190 milioni inizialmente previsti ai 520 milioni di euro (di cui 120 milioni per bonifica dell'ex reattore), del dissenso espresso dalla Provincia di Pisa e dai comuni di Vecchiano e San Giuliano Terme e di una stima effettuata da alcune associazioni ambientaliste (sulla base della densità media di alberi per ettaro nei boschi del tipo in questione e sulla base delle superfici che sembrerebbero interessate dagli abbattimenti, guardando la planimetria allegata al DDL, per almeno 5 ettari), diffusa dalla stampa, che arriva a ipotizzare l'abbattimento di oltre 10.000 alberi di alto fusto, è emerso nel territorio pisano un forte stato di preoccupazione per il reale impatto dell'opera;

il Parco naturale Migliarino San Rossore Massaciuccoli è un'area protetta istituita dalla Regione Toscana nel 1979, è Riserva UNESCO per la biodiversità, è un grande patrimonio naturale, ambientale e culturale sul quale ricade il vincolo paesaggistico di cui al Dlgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e al Piano di indirizzo territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano paesaggistico. L'area CISAM è, inoltre, ricompresa nel sito di interesse comunitario (SIC) Selva Pisana, ai sensi delle direttive europee per la tutela degli habitat e della fauna;

il territorio di Pisa ospita numerose strutture militari e caserme, in buona parte sottoutilizzate e in aree in cui è consentito dagli strumenti di programmazione e regolamentazione urbanistica di procedere ad ampliamenti e rifunionalizzazioni,

impegna il Governo:

ad attivarsi con urgenza al fine di favorire l'interruzione dell'iter procedurale avviato e di individuare modalità alternative di

realizzazione dell'opera di cui in premessa, anche attraverso il riuso delle numerose strutture e aree già destinate alle attività del Ministero della Difesa nella zona e comunque fuori dal territorio del Parco di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli e riducendo al minimo l'impatto ambientale ed economico, in ragione della priorità politica della minimizzazione del consumo di suolo e della crisi sociale e della finanza pubblica da cui il Paese è investito;

a promuovere un confronto politico trasparente, informato e ragionato sulla proposta fatta o sulle eventuali ulteriori proposte, fornendo i necessari dettagli progettuali in tempi compatibili con le necessità del dibattito pubblico e dei processi deliberativi agli enti interessati e alla cittadinanza.

---

## Art. 1.

### 1.1

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

#### Respinto

*Sopprimere l'articolo.*

---

### 1.2

ZAMBITO, BASSO, PARRINI, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

#### Respinto

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. All'articolo 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito con modificazioni dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il pagamento della tariffa autostradale relativo alla tratta autostradale tra Rosignano Marittimo e San Pietro in Palazzi è sospeso fino alla scadenza del rapporto concessorio di cui al comma 10 ».

---

**1.3**

BASSO, FURLAN, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. In considerazione dello stato di grave disagio delle tratte autostradali della regione Liguria e dei conseguenti pesanti disservizi per l'utenza a causa dei numerosi cantieri aperti per lavori di messa in sicurezza, i transiti effettuati su tali tratte autostradali sono esonerati dal pagamento delle tariffe di pedaggio, i cui oneri restano a carico del concessionario, fino alla chiusura dei cantieri di messa in sicurezza presenti sulla rete.

---

**1.4**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. I piani economico-finanziari inerenti alle concessioni autostradali prevedono sempre che l'adeguamento tariffario, conseguente agli investimenti effettivamente realizzati dalle società concessionarie, sia commisurato alla durata media di vita dell'opera oggetto dell'investimento. I bandi di gara per i rinnovi delle concessioni regolano l'indennizzo eventualmente dovuto alla società concessionaria che ha realizzato l'opera alla quale la concessione non sia rinnovata.

---

**1.5**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

**Respinto**

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

«2.1. Al fine di agevolare la mobilità nel territorio della Città metropolitana di Roma Capitale, per i residenti che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, è prevista l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24-A25, fino al termine della concessione stessa. L'esenzione è prevista per i possessori di Telepass che utilizzino l'autostrada come pendolari tra stazioni predefinite. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro

sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, sono stabiliti i criteri le modalità di attuazione della presente disposizione. Agli oneri, quantificati in euro 5 milioni, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo 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. 2.

### 2.1

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

#### **Respinto**

*Sopprimere l'articolo.*

---

### 2.2

IRTO, BASSO, FINA

#### **Respinto**

*Sopprimere l'articolo.*

---

### 2.3

IRTO, BASSO, FINA

#### **Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 1.1), sostituire le parole: sentite la Regione Siciliana e la regione Calabria con le seguenti: sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), la Regione Siciliana e la regione Calabria e previo parere del Consiglio di Stato.*

---

**2.4**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 1.1), sostituire le parole: sentite la Regione Siciliana e la regione Calabria con le seguenti: sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), la Regione Siciliana e la regione Calabria e previo parere del Consiglio di Stato.*

---

**2.5**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 1.1), sostituire le parole: sentite la Regione Siciliana e la regione Calabria con le seguenti: « sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), la Regione Siciliana e la regione Calabria e previo parere del Consiglio di Stato. ».*

---

**2.6**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA, BARBARA FLORIDIA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), sostituire il numero 1.2), con il seguente:*

1.2) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

« b) il cronoprogramma completo relativo alla realizzazione dell'opera e delle sua messa in servizio, con la previsione che il progetto esecutivo è approvato entro il 31 luglio 2024 ».

---

**2.7**

IRTO, BASSO, FINA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 1.2), sostituire le parole: anche per fasi costruttive con le seguenti: unitariamente entro la data definita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

---

**2.8**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 1.2.) sostituire le parole: « anche per fasi costruttive » con le seguenti: « unitariamente entro la data definita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. ».*

---

**2.9**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA, BARBARA FLORIDIA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 1.2), sostituire le parole: anche per fasi costruttive con le seguenti: unitariamente entro la data definita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.*

---



**2.10**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 1, lettera a), sostituire i numeri 2) e 3, con i seguenti:*

2) *il comma 8-bis è sostituito con il seguente:*

« 8-bis. È riconosciuto l'adeguamento dei prezzi ai corrispettivi del contraente general per le attività diverse dall'acquisizione a qualsiasi titolo degli immobili necessari all'esecuzione dell'opera, la cui spettanza è subordinata alla stipulazione degli atti aggiuntivi di cui all'articolo 4, comma 3, per far fronte all'eccezionale aumento dei prezzi dell'energia e dei materiali da costruzione registrato a partire dall'anno 2022, in conformità all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della citata direttiva 2014/24/UE, fermo restando la necessità di una nuova procedura di aggiudicazione qualora l'aumento del prezzo superi il cinquanta per cento del valore del contratto iniziale. »;

3) *i commi 8-ter, 8-quater e 8-quinquies sono soppressi.*

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

*b-bis) all'articolo 4, comma 3, lettera b-bis) le parole: « 8-ter, 8-quater e 8-quinquies » sono soppresse.*

---

**2.11**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), sostituire il numero 2), con il seguente:*

2) *al comma 8-bis, dopo le parole: « è rideterminato » sono aggiunte le seguenti: « specificando le risorse messe a disposizione dalle Regioni Sicilia e Calabria a valere sui Fondi di Sviluppo e Coesione per il ciclo programmatico 2021-2027; l'individuazione, di cui al comma 275 della legge n. 213 del 2023, delle iniziative intraprese ai fini del reperimento di ulteriori risorse a copertura dell'opera; i finanziamenti privati contratti sul mercato nazionale e internazionale; l'accesso alle sovvenzioni di cui al programma *Connecting Europe Facility* ».*

---

**2.12**

IRTO, BASSO, FINA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 2), aggiungere, in fine, le parole:* ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza sono indicati, in aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 3, comma 1, anche il costo complessivo dell'opera come rideterminato, le risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione dell'opera, ivi incluse quelle acquisite dalla società a titolo di aumento del capitale sociale nel corso del 2023, nonché il dettaglio analitico di raffronto tra i costi originari dell'opera e i costi modificati all'esito delle fasi progettuali, corredato di ogni opportuno elemento informativo sostanziale. ».

---

**2.13**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 2), aggiungere, in fine, le parole:* ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza sono indicati, in aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 3, comma 1, anche il costo complessivo dell'opera come rideterminato, le risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione dell'opera, ivi incluse quelle acquisite dalla società a titolo di aumento del capitale sociale nel corso del 2023, nonché il dettaglio analitico di raffronto tra i costi originari dell'opera e i costi modificati all'esito delle fasi progettuali, corredato di ogni opportuno elemento informativo sostanziale. ».

---

**2.14**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 2), aggiungere, in fine, le seguenti parole:* « ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Nell'Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza sono indicati, in aggiunta alle informazioni di cui all'articolo 3, comma 1, anche il costo complessivo dell'opera come rideterminato, le risorse disponibili a legislazione vigente per la realizzazione dell'opera, ivi incluse quelle acqui-

site dalla società a titolo di aumento del capitale sociale nel corso del 2023, nonché il dettaglio analitico di raffronto tra i costi originari dell'opera e i costi modificati all'esito delle fasi progettuali, corredato di ogni opportuno elemento informativo sostanziale.”; ».

---

## 2.15

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

### Respinto

*Al comma 1, lettera a), numero 4), capoverso 8-sexies, sostituire le parole: « di uno o più soggetti di adeguata esperienza e qualificazione professionale nominati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » con le seguenti: « della Corte dei conti » e aggiungere, in fine il seguente periodo: « Di tale asseverazione sono informati il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) e le competenti Commissioni parlamentari per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica del rispetto del predetto limite di cui all'articolo 4, comma 5 ».*

---

## 2.16

IRTO, BASSO, FINA

### Respinto

*Al comma 1, lettera a), numero 4), capoverso 8-sexies, aggiungere, in fine, le parole: nonché della Corte dei conti. Di tale asseverazione sono informati il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) e le competenti Commissioni parlamentari per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica del rispetto del predetto limite di cui all'articolo 4, comma 5.*

---

**2.17**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, lettera a), numero 4), capoverso 8-sexies, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « nonché della Corte dei conti. Di tale asseverazione sono informati il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) e le competenti Commissioni parlamentari per le eventuali valutazioni, anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica del rispetto del predetto limite di cui all'articolo 4, comma 5. ».*

---

**2.18**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire le seguenti:*

*a-bis)* all'articolo 3, comma 2, alinea, primo periodo, dopo la parola « integrato » sono inserite le seguenti: « con gli approfondimenti tecnici richiesti per il progetto di fattibilità tecnico-economica ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e » e alla lettera a) è premessa la seguente:

*« 0a)* ai contenuti e agli adeguamenti progettuali richiesti dal progetto di fattibilità tecnico-economica di cui al primo periodo; »;

*a-ter)* all'articolo 3, comma 5, terzo periodo, le parole da: « che non modificano » a « progetto definitivo » sono soppresse ed è soppresso il quarto periodo;

*a-quater)* all'articolo 3, comma 6, il secondo e terzo periodo sono soppresi.

---

**2.19**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire la seguente:*

*a-bis)* all'articolo 3, comma 2, alinea, primo periodo, la parola: « preliminare », è sostituita dalla seguente: « definitivo ».

---

**2.20**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire la seguente:*

*a-bis)* all'articolo 3, comma 2, lettera *d)*, sono aggiunte, in fine, le parole: « e alla conformità con il Regolamento UE 2020/852 in relazione alla protezione delle risorse marine ».

---

**2.21**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire la seguente:*

*a-bis)* all'articolo 3, comma 2, dopo la lettera *f)* è aggiunta la seguente:

« *f-bis)* al fenomeno del gigantismo navale ».

---

**2.22**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire la seguente:*

*a-bis)* all'articolo 3, dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« *2-bis.* Ai fini dell'adeguamento del progetto definitivo di cui al comma 2 sono acquisiti i seguenti documenti:

*a)* i fogli geologici 588 (Villa San Giovanni), 589 (Palmi) e 602 (Motta San Giovanni) della Carta Geologica d'Italia al 50.000 (Progetto CARG), con relative banche dati, e le carte geotematiche (morfologiche, idrogeologiche e di pericolosità geologica) riferite ai medesimi fogli e al foglio 601 (Messina Reggio di Calabria);

*b)* i risultati dell'esecuzione di nuovi rilievi di sismica a riflessione, secondo le più moderne tecniche in alta risoluzione, nell'area dello Stretto di Messina, sia *onshore* che *offshore* ».

---

**2.23**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire la seguente:*

*a-bis)* all'articolo 3, comma 4, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « È comunque assicurato e garantito il dibattito pubblico ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 ».

---

**2.24**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo lettera a), inserire la seguente:*

*a-bis)* all'articolo 3, comma 6, il secondo e il terzo periodo sono soppressi.

---

**2.25**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, sostituire la lettera b), con la seguente:*

« *b)* all'articolo 3:

1) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

“*2-bis.* Al progetto di cui al comma 2, si applica quanto previsto dall'articolo 40 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in materia di dibattito pubblico”;

2) il comma 6 è sostituito dal seguente:

“6. Ai fini della valutazione d'impatto ambientale si applicano le disposizioni di cui all'articolo 225, comma 11 del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36”;

3) al comma 8, la parola: “adottata” è sostituita dalle seguenti: “da adottare entro il 31 dicembre 2024” e dopo le parole: “dei componenti del CIPRESS” sono aggiunte le seguenti: “previa l'acquisizione preventiva del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si pronuncia entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta.”;

4) al comma 10, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “previa formalizzazione degli impegni di cui all’articolo 4, comma 3, con il contraente generale”. ».

---

## 2.26

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

### **Respinto**

*Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: « e, dopo le parole: « dei componenti del CIPRESS », sono aggiunte le seguenti: « previa l’acquisizione preventiva del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che si pronuncia entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta, ». ».*

---

## 2.27

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

### **Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

*« b.1.) all’articolo 3, dopo il comma 11, è aggiunto il seguente:*

*“11-bis. Al fine di garantire adeguato supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell’ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA, di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisi e adottare le opportune misure correttive, con decreto del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito un Osservatorio ambientale ai sensi dell’articolo 28 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Ministero della transizione ecologica del 25 giugno 2021, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 165 del 12 luglio 2021” ».*

---

**2.28**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

« b.1.) all'articolo 4, il comma 3 è sostituito dal seguente:

“3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.” e i commi 4 e 5 sono soppressi. ».

---

**2.29**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

« b.1.) all'articolo 4, comma 4, lettera c), dopo le parole: “impatto ambientale” sono aggiunte le seguenti: “e delle relazioni tecniche specialistiche” ».

---

**2.30**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

« b.1.) all'articolo 4, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

“4-bis. In considerazione della complessità dell'opera, nonché delle ingenti risorse pubbliche previste, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede ogni sei mesi alla redazione di una relazione informativa da trasmettersi alle competenti commissioni parlamentari” ».

---



**2.31**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

« *b.bis.*) all'articolo 4, comma 5 aggiungere, infine il seguente periodo: "Gli atti di cui ai commi 3 e 4, ivi compresi i contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 sono trasmessi al Parlamento anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica del rispetto delle disposizioni di cui al primo periodo". ».

---

**2.32**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente:*

« *b.bis.*) all'articolo 4, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

"*5-bis.* Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contraente generale nel rispetto delle procedure di cui all'art. 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36, della Direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione;". ».

---

**2.33**

IRTO, BASSO, FINA

**Respinto**

*Al comma 1, sopprimere la lettera b-bis).*

---

**2.34**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:*

« *c-bis*) all'articolo 4, comma 8-*bis*, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “La delibera CIPESS di cui al citato articolo 39, comma 9, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 è approvata previo parere vincolante dell'ANAC” ».

---

**2.35**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

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

« *c-bis*) all'articolo 4, comma 9-*bis* le parole: “sullo stato di avanzamento dell'opera” sono sostituite dalle seguenti: “sull'analisi costi-benefici dell'opera” e l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: “A tal fine si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente”;

*c-ter*) all'articolo 4, il comma 9-*ter* è soppresso. ».

---

**2.36**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI, BARBARA FLORIDIA, LOREFICE, DAMANTE, BEVILACQUA

**Respinto**

*Al comma 1, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:*

« *c-bis*) all'articolo 4, dopo il comma 9-*bis* è inserito il seguente:

“9-*bis*.1. La convenzione di cui al comma 9-*bis* prevede l'istituzione di un apposito ‘sportello per la trasparenza’ che consenta ai cittadini, alle associazioni e alle imprese di richiedere l'accesso agli atti e ai documenti amministrativi relativi alla progettazione, allo stato di avanzamento dell'opera e alle misure di compensazione ambientale. A tal fine la convenzione prevede altresì la realizzazione di un portale internet per rendere più agevole la consultazione della documentazione in formato elettronico.

La società concessionaria si impegna a fornire le informazioni richieste entro una settimana dalla ricezione della richiesta” ».

---

### **2.0.1**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

#### **« Art. 2-bis.**

*(Incremento del Fondo per la messa in sicurezza di ponti esistenti e realizzazione di nuovi ponti nel bacino del Po)*

1. Il Fondo di cui al comma 891 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 volto alla messa in sicurezza dei ponti esistenti e alla realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po è aumentato di 300 milioni. Agli oneri si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo 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. 3.**

### **3.1**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

#### **Respinto**

*Sopprimere l'articolo.*

---

### **3.2**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI

#### **Respinto**

*Sopprimere i commi 1, 2 e 3.*

---

**3.3**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 1, Allegato I, dopo il numero 12), aggiungere il seguente:*

« 12-bis) Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 per assicurare gli interventi funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025 nella città di Roma; ».

---

**3.4**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 2, sopprimere la lettera c).*

---

**3.5**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 2, dopo la lettera c), aggiungere la seguente:*

« c-bis) revoca dei poteri Commissariali, tenuto conto dello stato di attuazione e del cronoprogramma procedurale degli interventi sulla base del monitoraggio svolto dal Commissario entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, per tutti gli interventi il cui completamento dei lavori e delle opere sia previsto oltre la data di permanenza in carica prevista dal provvedimento di nomina. ».

---

**3.6**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2-bis. In relazione agli interventi infrastrutturali di cui al comma 1 di rilevanza esclusivamente regionale o locale, i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di nomina di nuovi commissari sono adottati, ai

soli fini dell'individuazione degli interventi, previa intesa con il Presidente della regione interessata. ».

---

### 3.7

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

#### **Respinto**

*Dopo il comma 4, inserire i seguenti:*

« 4-*bis*. I poteri del Commissario straordinario del Governo di cui all'articolo 1, comma 421, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 sono revocati per l'esecuzione dei progetti del programma dettagliato degli interventi connessi alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa Cattolica per il 2025, di cui al DPCM del 8 giugno 2023 il cui completamento dei lavori e delle opere relativi agli interventi sia previsto successivamente alla data del 6 gennaio 2026.

4-*ter*. Il Commissario straordinario di cui al comma 4-*bis*, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e sulla base del monitoraggio svolto ai sensi del comma 424 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2021, n. 234, verifica il grado di attuazione degli interventi e del relativo cronoprogramma procedurale, anche al fine di verificare la cessazione dei poteri commissariali per effetto delle disposizioni di cui al comma 4-*bis*.

4-*quater*. Ai fini dell'esercizio dei compiti di cui al comma 1, lettera d) dell'articolo 13 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, con legge 15 luglio 2022, n. 91, al Commissario straordinario di cui al comma 4-*bis* sono revocati i poteri commissariale per l'approvazione di progetti e l'autorizzazione di nuovi impianti per la gestione di rifiuti, anche pericolosi, la cui entrata in esercizio è prevista successivamente alla data di cui al comma 4-*bis*. ».

---

### 3.8

BASSO, IRTO, FINA

#### **Respinto**

*Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:*

« 6-*bis*. Al fine di favorire la riduzione dei costi e garantire l'uniformità dei processi di realizzazione degli interventi infrastrutturali attivati nell'ambito del territorio nazionale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità con cui i Commissari straordinari pos-

sono avvalersi, anche mediante il riuso di cui all'articolo 69 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, di strumenti di gestione informatica e digitale, ed è altresì istituita una piattaforma unica di monitoraggio della realizzazione delle opere commissariate, integrata con la Piattaforma unica della trasparenza costituita presso l'Autorità Nazionale Anticorruzione ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. La Piattaforma unica della trasparenza raccoglie e rende pubblici tutti i dati, ivi inclusi i dati personali, le informazioni e i documenti oggetto di pubblicazione obbligatoria ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 33 del 2013. L'obbligo di pubblicazione delle amministrazioni e degli enti si intende assolto quando i dati sono pubblicati nella Piattaforma unica della trasparenza, anche mediante collegamento informatico con il proprio sito web istituzionale. Con proprio provvedimento l'ANAC disciplina le modalità di trattamento dei dati di cui al presente comma.

*6-ter.* Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è istituita, senza nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica, la Conferenza dei Commissari straordinari agli interventi infrastrutturali, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o, su sua delega, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che si avvalgono dell'Osservatorio di cui al comma 6. La Conferenza di cui al precedente periodo è composta da tutti i Commissari straordinari di cui ai commi 1 e 5, la quale opera come una struttura permanente di coordinamento, al fine di incentivare la condivisione di dati, informazioni e buone pratiche, anche sulla base delle indicazioni fornite dalla cabina di regia di cui all'articolo 221 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

*6-quater.* A tal fine, all'articolo 221, comma 4, del decreto legislativo n. 36 del 2023, dopo la lettera *f*), è aggiunta la seguente:

“*f-bis*) in relazione alle procedure di realizzazione di interventi infrastrutturali, dettare indicazioni, approvare buone pratiche e promuovere la diffusione dei dati e delle informazioni nell'ambito della Conferenza dei Commissari straordinari agli interventi infrastrutturali.”.

*6-quinquies.* Al fine di assicurare adeguate e omogenee azioni di contrasto dell'illegalità e di prevenzione della corruzione e del rischio di infiltrazioni criminali nelle attività connesse alla realizzazione di interventi infrastrutturali di cui ai commi 1 e 5, l'Autorità nazionale anticorruzione, nell'ambito del Piano nazionale anticorruzione di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *b*), della legge 6 novembre 2012, n. 190, definisce specifiche misure e modalità organizzative da applicarsi, o comunque da assumersi a riferimento, per tutte le gestioni commissariali relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali.

*6-sexies.* Ai fini dello svolgimento, in forma integrata e coordinata, di tutte le attività mirate alla prevenzione e al contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle procedure di realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui ai commi 1 e 5, è istituita, con decreto del Ministro dell'interno, nell'ambito del Ministero dell'interno, la struttura

speciale per la sicurezza e la legalità negli interventi infrastrutturali, la quale, in deroga alle competenze territoriali di cui agli articoli 90, comma 2, e 92, comma 2, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, è competente a eseguire le verifiche finalizzate al rilascio dell'informazione antimafia per i contratti di appalto e subappalto di qualunque valore o importo connessi a interventi infrastrutturali di rilievo nazionale, in stretto raccordo con le prefetture-uffici territoriali del Governo delle province interessate dagli eventi calamitosi. Gli operatori economici interessati a partecipare, a qualunque titolo e per qualsiasi attività, alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, dotati di esperienza pregressa e documentata in materia, devono essere iscritti, a domanda, in un apposito elenco, tenuto dalla Struttura di cui al primo periodo. Ai fini dell'iscrizione è necessario che le verifiche di cui agli articoli 90 e seguenti del citato decreto legislativo n. 159 del 2011, si siano concluse con esito liberatorio o con la prescrizione delle misure di cui all'articolo 94-*bis* del decreto medesimo. Degli esiti delle verifiche di cui al periodo precedente si tiene conto ai fini del monitoraggio delle prestazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Tutti gli operatori economici interessati sono comunque ammessi a partecipare alle procedure di affidamento per gli interventi infrastrutturali, previa dimostrazione o esibizione di apposita dichiarazione sostitutiva dalla quale risulti la presentazione della domanda di iscrizione al predetto elenco. Il Ministro dell'interno, con proprio decreto, definisce le modalità con le quali vengono effettuate le verifiche, anche a campione, sulle imprese iscritte all'elenco o che presentino istanza a tal fine, avvalendosi anche delle informazioni desumibili dal sistema digitale di monitoraggio delle prestazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e dal fascicolo virtuale dell'operatore economico di cui all'articolo 24 del decreto medesimo per quanto attiene alla verifica delle esperienze pregresse. ».

### 3.9

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

#### **Respinto**

*Dopo il comma 6, aggiungere i seguenti:*

« 6-*bis*. Al fine di favorire la riduzione dei costi e garantire l'uniformità dei processi di realizzazione degli interventi infrastrutturali attivati nell'ambito del territorio nazionale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità con cui i Commissari straordinari possono avvalersi, anche mediante il riuso di cui all'articolo 69 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, di strumenti di gestione

informatica e digitale, ed è altresì istituita una piattaforma unica di monitoraggio della realizzazione delle opere commissariate, integrata con la Piattaforma unica della trasparenza costituita presso l'Autorità Nazionale Anticorruzione ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. La Piattaforma unica della trasparenza raccoglie e rende pubblici tutti i dati, ivi inclusi i dati personali, le informazioni e i documenti oggetto di pubblicazione obbligatoria ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 33 del 2013. L'obbligo di pubblicazione delle amministrazioni e degli enti si intende assolto quando i dati sono pubblicati nella piattaforma unica della trasparenza, anche mediante collegamento informatico con il proprio sito web istituzionale. Con proprio provvedimento l'ANAC disciplina le modalità di trattamento dei dati di cui al presente comma.

*6-ter.* Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è istituita, senza nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica, la Conferenza dei Commissari straordinari agli interventi infrastrutturali, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o, su sua delega, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che si avvalgono dell'osservatorio di cui al comma 6. La conferenza di cui al precedente periodo è composta da tutti i commissari straordinari di cui ai commi 1 e 5, la quale opera come una struttura permanente di coordinamento, al fine di incentivare la condivisione di dati, informazioni e buone pratiche, anche sulla base delle indicazioni fornite dalla cabina di regia di cui all'articolo 221 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

*6-quater.* A tal fine, all'articolo 221, comma 4, del decreto legislativo n. 36 del 2023, dopo la lettera *f)*, è aggiunta la seguente:

“*f-bis)* in relazione alle procedure di realizzazione di interventi infrastrutturali, dettare indicazioni, approvare buone pratiche e promuovere la diffusione dei dati e delle informazioni nell'ambito della Conferenza dei Commissari straordinari agli interventi infrastrutturali.”.

*6-quinquies.* Al fine di assicurare adeguate e omogenee azioni di contrasto dell'illegalità e di prevenzione della corruzione e del rischio di infiltrazioni criminali nelle attività connesse alla realizzazione di interventi infrastrutturali di cui ai commi 1 e 5, l'Autorità nazionale anticorruzione, nell'ambito del Piano nazionale anticorruzione di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *b)*, della legge 6 novembre 2012, n. 190, definisce specifiche misure e modalità organizzative da applicarsi, o comunque da assumersi a riferimento, per tutte le gestioni commissariali relative alla realizzazione di interventi infrastrutturali.

*6-sexies.* Ai fini dello svolgimento, in forma integrata e coordinata, di tutte le attività mirate alla prevenzione e al contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle procedure di realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui ai commi 1 e 5, è istituita, con decreto del Ministro dell'interno, nell'ambito del Ministero dell'interno, la struttura speciale per la sicurezza e la legalità



negli interventi infrastrutturali, la quale, in deroga alle competenze territoriali di cui agli articoli 90, comma 2, e 92, comma 2, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, è competente a eseguire le verifiche finalizzate al rilascio dell'informazione antimafia per i contratti di appalto e subappalto di qualunque valore o importo connessi a interventi infrastrutturali di rilievo nazionale, in stretto raccordo con le prefetture-uffici territoriali del Governo delle province interessate dagli eventi calamitosi. Gli operatori economici interessati a partecipare, a qualunque titolo e per qualsiasi attività, alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, dotati di esperienza pregressa e documentata in materia, devono essere iscritti, a domanda, in un apposito elenco, tenuto dalla Struttura di cui al primo periodo. Ai fini dell'iscrizione è necessario che le verifiche di cui agli articoli 90 e seguenti del citato decreto legislativo n. 159 del 2011, si siano concluse con esito liberatorio o con la prescrizione delle misure di cui all'articolo 94-bis del decreto medesimo. Degli esiti delle verifiche di cui al periodo precedente si tiene conto ai fini del monitoraggio delle prestazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Tutti gli operatori economici interessati sono comunque ammessi a partecipare alle procedure di affidamento per gli interventi infrastrutturali, previa dimostrazione o esibizione di apposita dichiarazione sostitutiva dalla quale risulti la presentazione della domanda di iscrizione al predetto elenco. Il Ministro dell'interno, con proprio decreto, definisce le modalità con le quali vengono effettuate le verifiche, anche a campione, sulle imprese iscritte all'elenco o che presentino istanza a tal fine, avvalendosi anche delle informazioni desumibili dal sistema digitale di monitoraggio delle prestazioni di cui all'articolo 109 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, e dal fascicolo virtuale dell'operatore economico di cui all'articolo 24 del decreto medesimo per quanto attiene alla verifica delle esperienze pregresse. ».

---

### **3.10**

BASSO, IRTO, FINA

#### **Respinto**

*Dopo il comma 8, aggiungere il seguente:*

« 8.1. Al comma 3 dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, primo periodo, dopo le parole: "fatto salvo il rispetto dei principi di cui agli articoli" è inserita la seguente: "22". ».

---

**Art. 4.****4.1**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto***Sopprimere i commi 1, 2 e 3.*

---

**4.2**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto***Dopo il comma 3, inserire i seguenti:*

« 3-*bis*. L'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po provvede all'aggiornamento del piano di cui all'articolo 65 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, anche mediante approvazione in più stralci funzionali, in coerenza con le modalità di cui all'articolo 67 del medesimo decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dando priorità all'aggiornamento dei Piani stralcio per l'Assetto Idrogeologico nei territori interessati dal Piano Speciale di cui all'articolo 20-*octies* del decreto-legge 1° giugno 2023, n. 61, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2023, n. 100, prevedendo le misure strutturali e non strutturali funzionali alla mitigazione e gestione del rischio da frane e alluvioni e le associate norme di attuazione e direttive.

3-*ter*. Per le esigenze di funzionamento volte a potenziare le attività finalizzate a mitigare il rischio idrogeologico e gli effetti del cambiamento climatico, anche con specifico riferimento agli eventi eccezionali verificatisi nel territorio dell'Emilia-Romagna nel corso del mese di maggio 2023, l'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po è autorizzata, nell'ambito della vigente dotazione organica, a reclutare, nel biennio 2024-2025, con rapporto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, mediante l'indizione di concorsi pubblici o mediante le ulteriori modalità di reclutamento previste a legislazione vigente, in aggiunta alle facoltà assunzionali disponibili a legislazione vigente, un dirigente di seconda fascia e otto unità da inquadrare nell'area dei funzionari del contratto collettivo del comparto funzioni centrali.

3-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei precedenti commi, pari a euro 310.000 per l'anno 2024 e a euro 620.000 a decorrere dall'anno 2025, 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. ».

*Conseguentemente, nella rubrica dopo le parole: « Laguna di Venezia » inserire le seguenti: « , per il rafforzamento dell’Autorità di bacino distrettuale del fiume Po ».*

---

#### 4.3

BASSO, IRTO, FINA

##### **Respinto**

*Al comma 4, sostituire le parole: « per l’anno 2024, a favore della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari un contributo straordinario di euro 750.000 » con le seguenti: « dall’anno 2024, a favore della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari un contributo annuo di euro 750.000 ».*

---

#### 4.4

ZAMBITO, BASSO, PARRINI, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

##### **Respinto**

*Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:*

« 4.1. Per la riduzione del divario infrastrutturale della regione Lazio e della regione Toscana è autorizzata la spesa complessiva di 300 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, per la realizzazione dei lotti funzionali relativi all’adeguamento stradale del tratto Tarquinia-San Pietro Palazzi.

4.2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, da adottare entro il 1° dicembre 2024, sono individuate le tratte, ossia i lotti funzionali, da finanziare con le risorse di cui al comma 4-*bis*, nonché i criteri e le modalità di erogazione e di revoca delle risorse medesime, previa presentazione da parte del Commissario straordinario al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 1° ottobre 2024, di un quadro completo e aggiornato, riscontrabile nei sistemi informativi del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, dei lotti in corso di realizzazione e da realizzare, con indicazione, per ciascun lotto, dei relativi costi, dello stato progettuale o realizzativo e delle risorse disponibili, nonché del cronoprogramma procedurale e finanziario. L’erogazione delle risorse è subordinata all’aggiornamento tempestivo e costante dei dati contenuti nei sistemi informativi del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato

e al riscontro dei dati medesimi da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4.3. Agli oneri derivanti dal comma 4-*bis* si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo 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. ».

---

#### 4.5

BASSO, IRTO, FINA

#### Respinto

*Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:*

« 4.1. Al fine di aderire alle mutate sensibilità e alle esigenze di carattere operativo manifestate dalle strutture facenti parte della Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari, alla legge 11 novembre 2003, n. 310, le parole: “Fondazione lirico-sinfonica Petruzzelli e Teatri di Bari”, ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: “Fondazione Teatro Petruzzelli”. ».

---

#### 4.0.1

PIRONDINI

#### Respinto

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### « Art. 4-*bis*.

*(Aggiornamento dei criteri valutativi  
nell'attività delle Fondazioni lirico-sinfonico)*

1. Ai fini del riparto del Fondo unico per lo spettacolo (FUS), di cui all'articolo 24 del decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 367, nella valutazione dell'attività delle Fondazioni lirico-sinfonico, in base agli elementi quantitativi e qualitativi della produzione offerta e degli interventi di riduzione della spesa effettuati, gli indicatori di rilevanza della produzione, ovvero i punteggi attribuiti al balletto con orchestra, prodotto con il proprio corpo di ballo stabile, sono specificamente attribuiti e riconosciuti come quota premiale.

2. Con decreto del Ministro della Cultura, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede alla revisione dei criteri e dei punteggi attri-

buiti in sede di ripartizione del FUS, di cui al comma 1, in misura proporzionale, ovvero all'adeguamento della disciplina introdotta dal decreto adottato ai sensi dell'articolo 11 del decreto-legge 8 agosto 2013, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 ottobre 2013, n. 112 ».

#### 4.0.2

ZAMBITO, BASSO, PARRINI, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

#### Respinto

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 4-bis.**

*(Istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio)*

1. È istituito a Viareggio il Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio, di seguito denominato "Museo", quale testimonianza dell'incidente ferroviario verificatosi il 29 giugno del 2009.

2. Il Museo ha sede in Viareggio, presso locali concessi in uso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aventi caratteristiche idonee per lo svolgimento delle funzioni di offerta espositiva, comunicazione ed elaborazione scientifica.

3. Il Museo svolge le seguenti attività:

a) diffondere la conoscenza relativa alle cause e alle conseguenze dell'incidente ferroviario occorso a Viareggio il 29 giugno 2009;

b) ricordare le vittime dell'incidente e rendere omaggio alle stesse e alle loro famiglie;

c) favorire la conoscenza di buone pratiche per migliorare la sicurezza ferroviaria e promuovere la ricerca in tale settore;

d) analizzare e condurre studi sull'andamento della sicurezza del sistema ferroviario nazionale, anche al fine di individuare le aree di maggiore criticità e le azioni ritenute necessarie per la loro risoluzione;

e) promuovere attività didattiche e organizzare manifestazioni, incontri nazionali e internazionali, convegni, mostre permanenti e temporanee, proiezioni di film nonché spettacoli sui temi della sicurezza ferroviaria;

f) fornire sostegno alle attività scolastiche e di educazione permanente, anche attraverso proprie proposte didattiche o divulgative.

4. La diffusione della conoscenza delle attività svolte dal Museo è assicurata attraverso un proprio sito internet.

5. Per le attività di ricerca e documentazione scientifica il Museo si avvale della collaborazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansfisa).

6. Il Ministero della cultura, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, istituisce la Fondazione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio, di seguito denominata "Fondazione". La Fondazione può avvalersi della collaborazione del comune di Viareggio, della regione Toscana, della provincia di Lucca, dell'Ansfisa, dell'associazione delle vittime, delle università del territorio e di altri soggetti pubblici e privati.

7. La Fondazione è costituita ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 27 novembre 2001, n. 491, ed è posta sotto la vigilanza del Ministero della cultura.

8. Il direttore scientifico del Museo di cui al comma 1 è nominato dall'organo con funzioni di indirizzo della Fondazione.

9. La Fondazione:

a) programma l'attività del Museo, in collaborazione con il direttore scientifico di cui al comma 3;

b) definisce l'assetto organizzativo del Museo;

c) stipula le convenzioni e ha la rappresentanza esterna del Museo;

d) regola e controlla le attività amministrative del Museo;

e) approva, su proposta del direttore, una relazione annuale sull'attività del Museo, da inviare al Ministero della cultura e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

10. È autorizzata la spesa di 8 milioni di euro per l'anno 2024 per la realizzazione della sede del Museo, nonché la spesa di 1 milione di euro annui a decorrere dall'anno 2024, quale contributo per le spese di funzionamento.

11. Agli oneri derivanti dal presente articolo pari a 9 milioni di euro per l'anno 2024 e a 1 milione di euro annui a decorrere dall'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

---

**Art. 5.**

**5.1**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO

**Respinto**

*Sopprimere l'articolo.*

---

**5.2**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Sopprimere il comma 1.*

---

**5.3**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

**Respinto**

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2.1. Per l'anno 2024 è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per la regione Basilicata da destinare alla realizzazione degli interventi urgenti finalizzati a ridurre la dispersione e le perdite di acqua potabile nelle reti idriche, la manutenzione, la riparazione, l'ammodernamento e l'aumento dell'efficienza delle stesse anche al fine di dare attuazione alla misura M2C4, investimento 4.2 del PNRR avente ad oggetto la riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti. ».

---

**5.4**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Sopprimere il comma 3.*

---

**5.5**

ZAMBITO, BASSO, PARRINI, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 3, aggiungere, in fine, il seguente periodo: « Dall’attuazione delle misure del presente comma non possono derivare all’interno del Parco di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli aumenti di cubatura o incremento di consumo di suolo rispetto al patrimonio edilizio esistente ».*

---

**5.6**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

**Respinto**

*Sopprimere il comma 3-bis.*

---

**5.7**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:*

« 4.1. Al fine di consentire un programma straordinario di manutenzione e messa in sicurezza dei ponti sul fiume Po di competenza delle province e delle Città metropolitane è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, da emanarsi entro il 30 settembre 2024, previa intesa in sede di Conferenza Stato-Città e autonomie locali, sono definiti i criteri e le modalità per l’assegnazione ed eventuale revoca delle relative risorse anche sulla base del numero delle opere e del livello progettuale disponibile per l’attuazione degli interventi.

4.2. Ai maggiori oneri di cui al comma 4-bis pari a 10 milioni di euro per ciascuna annualità dal 2024 al 2026, 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. ».

---



**5.8**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 4, aggiungere il seguente:*

« 4.1. Al fine di prorogare le autorizzazioni per realizzare le attività temporanee già in essere e consentire l'intervento di adeguamento della struttura denominata "Nuovo Ponte Nord" di Parma, in virtù dell'accordo tra il comune di Parma e l'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po, di cui alla delibera della Giunta comunale di Parma del 21 aprile 2022, n. 160, sottoscritto ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e avente a oggetto il recupero e l'utilizzo degli spazi costruiti nell'infrastruttura in oggetto, come da studio di fattibilità tecnico-economica, sono assegnati alla citata Autorità 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026. Ai relativi oneri, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

---

**5.9**

NICITA, BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:*

« 4.1. Al fine di consentire l'effettuazione delle procedure di gara per la realizzazione dell'Interporto di Termini Imerese è autorizzata la spesa complessiva di 10 milioni di euro per l'anno 2024, di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 20 milioni di euro per l'anno 2026.

4.2. Agli oneri derivanti dal comma 4-bis pari a 10 milioni di euro per l'anno 2024 e 20 milioni per ciascun anno 2025 e 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo 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. ».

---

**5.10**

PARRINI, BASSO, ZAMBITO, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:*

« 4.1. Al fine di risolvere le gravissime criticità infrastrutturali della Casa circondariale di Sollicciano, in Provincia di Firenze, e far fronte al-

l'emergenza determinata dal progressivo sovraffollamento della medesima struttura carceraria è autorizzata la spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2024.

4.2. Gli interventi di cui al comma 4-*bis* vengono realizzati secondo le procedure di cui all'articolo 7 del decreto-legge numero 135 del 14 dicembre 2018, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12.

4.3. Agli oneri di cui al comma 4-*bis* pari a 20 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo 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. ».

---

## 5.11

ZAMBITO, BASSO, PARRINI, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:*

« 4.1. Per il finanziamento dei primi interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada Tirrenica, nel tratto da Tarquinia a San Pietro in Palazzi, è autorizzata la spesa complessiva di euro 270 milioni per il finanziamento del primo lotto (6B) Tarquinia – Pescia Romana, in ragione di 35 milioni di euro per gli anni 2024 e 2025 e 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027, 2028, 2029 e 2030, nonché la spesa di 240 milioni di euro per il finanziamento del secondo lotto (5A) Pescia Romana – Ansedonia, in ragione di 15 milioni di euro per l'anno 2024, 25 milioni di euro per l'anno 2025 e 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027, 2028, 2029 e 2030.

4.2. Agli oneri di cui al comma 4-*bis* pari a 50 milioni di euro per l'anno 2024, 60 milioni di euro per l'anno 2025 e 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027, 2028, 2029 e 2030 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo 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. ».

---

## 5.12

ZAMBITO, BASSO, PARRINI, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 4, aggiungere i seguenti:*

« 4.1. Per il finanziamento della messa in sicurezza del SS 439 Sarzanese – Valdera, nel tratto tra Valmora a Cura Nuova, nel comune di

Massa Marittima, è autorizzata la spesa complessiva di euro 5 milioni di euro per l'anno 2024.

4.2. Agli oneri di cui al comma 4-*bis* pari a 50 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo 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. ».

---

### 5.13

MUSOLINO, FREGOLENT

#### **Respinto**

*Al comma 4-bis, sostituire il primo periodo con il seguente: « Al fine di garantire la celere realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri, in provincia di Messina, con decreto adottato d'intesa dai Presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nell'ambito di un elenco di dieci soggetti indicati dalle Commissioni parlamentari competenti in materia, è nominato un Commissario straordinario scelto tra persone di riconosciuta indipendenza e comprovata competenza ed esperienza in materia di gestione portuale, il quale assume i poteri e le funzioni 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 ».*

---

### 5.14

MUSOLINO, FREGOLENT

#### **Respinto**

*Dopo il comma 4-bis, aggiungere il seguente:*

« 4-*bis*.1. Per la nomina di cui al comma precedente si applica la legge 24 gennaio 1978, n. 14 ».

---

**5.15**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Sopprimere il comma 4-ter.*

---

**5.16**

BASSO, FURLAN

**Respinto**

*Dopo il comma 4-septies, aggiungere i seguenti:*

« 4-octies. In considerazione dello stato di grave disagio delle tratte stradali e autostradali della regione Liguria e dei conseguenti pesanti disservizi per l'utenza, al fine di assicurare la nuova progettazione e la rapida realizzazione del nuovo ponte stradale sul torrente Stura è autorizzata la spesa di 2,5 milioni di euro per l'anno 2024, 5 milioni di euro per l'anno 2025 e 2,5 milioni di euro per l'anno 2026.

4-novies. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 2,5 milioni di euro per l'anno 2024, 5 milioni di euro per l'anno 2025 e 2,5 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

---

**5.0.1**

FREGOLENT

**Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 5-bis.**

*(Autorizzazione di spesa per il completamento delle linea ferroviaria pontremolese)*

1. Al fine di garantire il rapido completamento della tratta Parma-Vicofertile della linea ferroviaria pontremolese è autorizzata la spesa di 113 milioni di euro per l'anno 2024 e, per la realizzazione delle tratte successive e il completamento della linea ferroviaria interessata, di 500 milioni di euro per l'anno 2025.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 113 milioni di euro per l'anno 2024 e 500 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede:

a) quanto 113 milioni di euro per l'anno 2024, attraverso le minori spese derivanti da interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica. A tal fine, entro il 30 settembre 2024, sono adottati provvedimenti regolamentari e amministrativi che assicurino minori spese pari a 113 milioni di euro per l'anno 2024. Qualora le suddette misure non siano adottate o siano adottate per importi inferiori a quelli indicati dal presente comma, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare entro il 15 novembre 2024, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, sono disposte eventuali e ulteriori riduzioni dell'importo delle agevolazioni e delle detrazioni vigenti, tali da assicurare maggiori entrate pari agli importi di cui al presente comma, ferma restando la necessaria tutela, costituzionalmente garantita, del diritto all'istruzione, dei contribuenti più deboli e delle famiglie;

b) quando a 500 milioni di euro per l'anno 2025, attraverso le minori spese derivanti da interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica. A tal fine, entro il 30 aprile 2025, sono adottati provvedimenti regolamentari e amministrativi che assicurino minori spese pari a 500 milioni di euro per l'anno 2025. Qualora le suddette misure non siano adottate o siano adottate per importi inferiori a quelli indicati dal presente comma, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare entro il 30 settembre 2025, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, sono disposte eventuali e ulteriori riduzioni dell'importo delle agevolazioni e delle detrazioni vigenti, tali da assicurare maggiori entrate pari agli importi di cui al presente comma, ferma restando la necessaria tutela, costituzionalmente garantita, del diritto all'istruzione, dei contribuenti più deboli e delle famiglie ».

## 5.0.2

BASSO, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

#### « Art. 5-bis.

*(Disposizioni urgenti a sostegno delle imprese ferroviarie del trasporto merci durante il completamento degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria)*

1. Al fine di sostenere le imprese ferroviarie del trasporto merci durante il completamento degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria,

lo stanziamento a valere sulle risorse autorizzate ai sensi dell'articolo 11, comma 2-*bis*, del decreto-legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2016, n. 9, e iscritte sul capitolo 1274 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono incrementate di 20 milioni di euro per ciascuna delle annualità dal 2024 al 2026. Alle coperture si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse stanziare dal medesimo articolo e iscritte sul medesimo capitolo per l'annualità 2027. Dalla misura non derivano nuovi o maggiori oneri per lo Stato».

---

### 5.0.3

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

**« Art. 5-*bis*.**

*(Disposizioni per il completamento della tratta ferroviaria Roma Pescara)*

1. Nelle more del completamento della velocizzazione della tratta ferroviaria Roma Pescara e in conformità con il protocollo di intesa sottoscritto nel marzo 2022 tra ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Abruzzo, Regione Lazio ed Rfi spa, a decorrere dall'anno 2024, al fine di agevolare la mobilità dei residenti del territorio della Regione Abruzzo che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, è prevista l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A-24-A25. L'esenzione è prevista per i possessori di *Telepass* che utilizzino l'autostrada come pendolari tra stazioni predefinite.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti i criteri le modalità di attuazione della presente disposizione.

3. Agli oneri derivanti dai commi 10-*bis* e 10-*ter* valutati nel limite massimo di 15 milioni di euro decorrere dal 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1 comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190. ».

---

**5.0.4**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 5-bis.**

*(Modifiche in materia di cassa integrazione guadagni ordinaria)*

1. All'articolo 11, comma 1, lettera *a*) del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, dopo le parole: "intemperie stagionali" sono aggiunte le seguenti: "a prescindere dalla prevedibilità delle medesime e dall'eventuale emissione di verbali di sospensione del cantiere". ».

---

**Art. 6.****6.1**

FURLAN, NICITA, BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2-bis. Al fine di contrastare gli incrementi di costi di trasporto da e verso per la Regione Siciliana dovuti ai fenomeni inflattivi e ai costi dell'energia, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è definito, per i residenti della Regione Siciliana, il prezzo massimo del biglietto o dei servizi accessori per i servizi di traghettamento con veicolo tra la città di Messina e Villa S. Giovanni, nella misura del 200 per cento del costo medio di acquisto del carburante per i chilometri coperti, per categoria di veicolo, del mese precedente. Con il medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è determinata l'entità delle risorse da destinare all'attuazione del presente comma con oneri a valere sulla dotazione del Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità di cui all'articolo 1, commi 806 e 807, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, da corrispondere agli operatori che effettuano il trasporto. ».

## 6.2

SENSI, D'ELIA, LORENZIN, BASSO, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:*

« 2-bis. Al fine di garantire il finanziamento delle linee metropolitane di Roma, anche per l'acquisto di materiale rotabile, è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2024.

2-ter. Agli oneri derivanti dal comma 2-bis, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo 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. ».

---

## 6.3

MELONI, NICITA, BASSO, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2-bis. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, sentiti i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il Piano nazionale di ripresa e resilienza e per gli affari regionali e le autonomie, nonché i Presidenti delle regioni Sardegna e Sicilia, previo parere della Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, avvia le procedure di cui all'articolo 16 del Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, per determinare i servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto delle suddette regioni ovvero le ulteriori tratte, cui applicare entro il 31 dicembre del 2023, gli oneri di servizio pubblico. Con apposito decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è definita l'entità del finanziamento aggiuntivo da destinare all'attuazione del presente comma con oneri a valere sulla dotazione del Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità di cui all'articolo 1, commi 806 e 807, della legge 29 dicembre 2022, n. 197. ».

---



**6.4**

NICITA, BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2-bis. In considerazione della grave fragilità del sistema di trasporto aereo in Sicilia, a causa dell'insufficiente sviluppo delle infrastrutture aeroportuali e la frequenza con la quale l'aeroporto "Vincenzo Bellini" di Catania sospende l'erogazione del servizio di trasporto aereo per le eruzioni dell'Etna, con conseguenti ricadute per i passeggeri, il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un piano di gestione delle emergenze del sistema di trasporto aereo siciliano, indicando le modalità di trasporto dei passeggeri ai luoghi di destinazione ove costretti ad atterrare in altre tratte, nonché la quota di rimborso a carico dello Stato per l'acquisto di titoli di trasporto alternativi. Con apposito decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le risorse aggiuntive con oneri a valere sulla dotazione del Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità di cui all'articolo 1, commi 806 e 807, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, da stanziare a tal fine. ».

**6.5**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:*

« 2-bis. La dotazione del 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 incrementata di ulteriori 700 milioni di euro per l'anno 2024, 1.000 milioni di euro per l'anno 2025 e 1.500 milioni di euro per l'anno 2026.

2-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 2-bis, pari a 700 milioni di euro per l'anno 2024, a 1.000 milioni di euro per l'anno 2025 e a 1.500 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede, quanto a 700 milioni di euro per ciascun anno 2024, 2025 e 2026 a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate derivanti dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, e per 300 milioni di euro per il 2025 e 800 milioni di euro per il 2026 a valere sulle maggiori entrate rivenienti da ulteriori interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica. A tal fine entro il 30 settembre 2024, il Ministero dell'ambiente e della si-

curezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 700 milioni di euro per ciascun anno 2024, 2025 e 2026. Entro il 30 settembre 2024, mediante interventi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica, sono approvati, provvedimenti regolamentari e amministrativi, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, che assicurino minori spese pari a 300 milioni di euro per l'anno 2025 e 800 milioni di euro per l'anno 2026. ».

---

## 6.6

BASSO, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:*

« 2-bis. La dotazione del 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 incrementata di ulteriori 700 milioni di euro per l'anno 2024, 1.000 milioni di euro per l'anno 2025 e 1.500 milioni di euro per l'anno 2026.

2-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 2-bis, pari a 700 milioni di euro per l'anno 2024, a 1.000 milioni di euro per l'anno 2025 e a 1.500 milioni di euro per l'anno 2026, 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. ».

---

## 6.7

PARRINI, BASSO, ZAMBITO, FRANCESCHELLI, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 2 aggiungere il seguente:*

« 2-bis. Per le esigenze di sviluppo della mobilità locale è autorizzata la spesa di 30 milioni di euro per l'anno 2024 destinata al finanziamento della tranvia di Firenze, con assegnazione delle risorse allo stato di previsione al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Missione 13, Programma 13.6 "Sviluppo e sicurezza della mobilità sostenibile", cap. 7140. Agli oneri derivanti dal presente comma pari a 30 milioni di euro per l'anno 2024 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo

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. ».

---

## 6.8

SENSI, PARRINI, BASSO, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2-bis. Per le esigenze di sviluppo della mobilità locale è autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2024 destinata al finanziamento, per 30 milioni di euro, del cap. 7140, relativamente alla tranvia di Firenze e per 10 milioni di euro del cap. 7416 – metropolitana di Roma, della Missione 13, Programma 13.6 “Sviluppo e sicurezza della mobilità sostenibile” dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo 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

GELMINI

### Respinto

*All'articolo 6, dopo il comma 2, aggiungere il seguente:*

« 2-bis. Ai fini di adeguare la capacità tecnico amministrativa delle agenzie di mobilità, locali e regionali, istituite per l'esercizio obbligatoriamente associato di funzioni in materia di mobilità e trasporto pubblico locale, tali enti, nei limiti delle risorse di bilancio disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, possono procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato in coerenza con i piani triennali dei fabbisogni di personale e fermo restando il rispetto pluriennale dell'equilibrio di bilancio asseverato dall'organo di revisione. Per detti enti, ai fini del rispetto dei limiti previsti dall'articolo 1 comma 562, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, non rileva il limite del *turn-over* ed il limite di spesa è adeguato tenendo conto della minore spesa sostenuta dagli enti obbligatoriamente associati, per effetto dell'adesione all'ente multi-livello.

Ai fini del rispetto del limite al trattamento accessorio del personale di cui all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 25 maggio 2017,

n. 75, si applicano le disposizioni di adeguamento previste dall'articolo 33, comma 1, ultimo periodo del decreto-legge n. 34 del 30 aprile 2019, convertito con modificazioni dalla legge 28 giugno 2019, n. 58 ».

---

### 6.0.1

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

#### **« Art. 6-bis.**

*(Disposizioni relative alla riduzione dei pedaggi autostradali per transiti effettuati da mezzi ad alimentazione totalmente elettrica)*

1. Al fine di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> previsti per il settore dei trasporti e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, in via sperimentale dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2024, ai veicoli ad alimentazione totalmente elettrica, detenuti a titolo di proprietà, appartenenti alle categorie M1, M2, M3, N1, N2, N3, nonché ai motocicli con potenza non inferiore a 11 kW si applica una riduzione dei costi sostenuti per i pedaggi in relazione ai transiti effettuati sulle tratte autostradali.

2. Le riduzioni di cui al comma 1 sono apportate esclusivamente per i pedaggi a riscossione differita mediante fatturazione e sono applicate direttamente dalla società concessionaria della gestione dell'autostrada sulle fatture intestate ai proprietari dei veicoli.

3. Per l'attuazione delle disposizioni contenute nei commi 1 e 2 le società concessionarie sono tenute ad apportare al proprio sistema informativo le necessarie integrazioni e modifiche entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. I diversi fornitori del servizio di pedaggio forniscono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta dello stesso, i dati sul traffico relativo ai propri clienti proprietari dei veicoli di cui al comma 1, nei limiti consentiti dalle vigenti disposizioni in materia di protezione dei dati personali, per consentire il monitoraggio dei risultati ottenuti in termini di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e valutare l'efficacia della misura di differenziazione dei pedaggi stradali.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità e i criteri applicativi della riduzione tariffaria di cui al comma 1. ».

---

**6.0.2**

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI

**Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 6-bis.**

*(Disposizioni relative alla riduzione dei pedaggi autostradali per transiti effettuati da mezzi ad alimentazione totalmente elettrica)*

1. Al fine di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> previsti per il settore dei trasporti e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, in via sperimentale dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2024, ai veicoli ad alimentazione totalmente elettrica, detenuti a titolo di proprietà, appartenenti alle categorie M1, M2, M3, N1, N2, N3, nonché ai motocicli con potenza non inferiore a 11 kW si applica una riduzione dei costi sostenuti per i pedaggi in relazione ai transiti effettuati sulle tratte autostradali.

2. Le riduzioni di cui al comma 1 sono apportate esclusivamente per i pedaggi a riscossione differita mediante fatturazione e sono applicate direttamente dalla società concessionaria della gestione dell'autostrada sulle fatture intestate ai proprietari dei veicoli.

3. Per l'attuazione delle disposizioni contenute nei commi 1 e 2 le società concessionarie sono tenute ad apportare al proprio sistema informativo le necessarie integrazioni e modifiche entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. I diversi fornitori del servizio di pedaggio forniscono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta dello stesso, i dati sul traffico relativo ai propri clienti proprietari dei veicoli di cui al comma 1, nei limiti consentiti dalle vigenti disposizioni in materia di protezione dei dati personali, per consentire il monitoraggio dei risultati ottenuti in termini di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e valutare l'efficacia della misura di differenziazione dei pedaggi stradali.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità e i criteri applicativi della riduzione tariffaria di cui al comma 1. ».

**6.0.3**

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

**Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 6-bis.**

*(Disposizioni relative alla riduzione dei pedaggi autostradali per transiti effettuati da mezzi ad alimentazione totalmente elettrica)*

1. Al fine di raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> previsti per il settore dei trasporti e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, in via sperimentale dal 1° gennaio 2024 e fino al 31 dicembre 2024, ai veicoli ad alimentazione totalmente elettrica, detenuti a titolo di proprietà, appartenenti alle categorie M1, M2, M3, N1, N2, N3, nonché ai motocicli con potenza non inferiore a 11 kW si applica una riduzione dei costi sostenuti per i pedaggi in relazione ai transiti effettuati sulle tratte autostradali.

2. Le riduzioni di cui al comma 1 sono apportate esclusivamente per i pedaggi a riscossione differita mediante fatturazione e sono applicate direttamente dalla società concessionaria della gestione dell'autostrada sulle fatture intestate ai proprietari dei veicoli.

3. Per l'attuazione delle disposizioni contenute nei commi 1 e 2 le società concessionarie sono tenute ad apportare al proprio sistema informativo le necessarie integrazioni e modifiche entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. I diversi fornitori del servizio di pedaggio forniscono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta dello stesso, i dati sul traffico relativo ai propri clienti proprietari dei veicoli di cui al comma 1, nei limiti consentiti dalle vigenti disposizioni in materia di protezione dei dati personali, per consentire il monitoraggio dei risultati ottenuti in termini di riduzione delle emissioni di gas climalteranti e valutare l'efficacia della misura di differenziazione dei pedaggi stradali.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità e i criteri applicativi della riduzione tariffaria di cui al comma 1. ».

**6.0.4**

PIRONDINI, DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Respinto***Dopo l'articolo, inserire il seguente:***« Art. 6-bis.***(Benefici in materia di mobilità)*

1. Per la presenza dei cantieri realizzati a seguito del crollo del viadotto Polcevera, cosiddetto Ponte Morandi, del 14 agosto 2018 e fino alla loro conclusione, in tutte le tratte liguri delle autostrade A7, A10, A12, A26, non si applicano i pedaggi autostradali previsti nelle suddette tratte ».

---

**6.0.5**

PIRONDINI, DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Respinto***Dopo l'articolo, inserire il seguente:***« Art. 6-bis.***(Benefici in materia di mobilità)*

1. Per la presenza dei cantieri realizzati a seguito del crollo del viadotto Polcevera, cosiddetto Ponte Morandi, del 14 agosto 2018 e fino alla loro conclusione, in tutte le tratte liguri delle autostrade A7, A10, A12, A26, i pedaggi autostradali si intendono dimezzati fino alla conclusione dei cantieri presenti nelle suddette tratte ».

---

**6.0.6**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Respinto***Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:***« Art. 6-bis.***(Benefici in materia di mobilità)*

1. Per la presenza dei cantieri realizzati a seguito del crollo del viadotto Polcevera, cosiddetto Ponte Morandi, del 14 agosto 2018 e

fino alla loro conclusione, in tutte le tratte liguri delle autostrade A7, A10, A12, A26, i pedaggi autostradali si intendono dimezzati fino alla conclusione dei cantieri presenti nelle suddette tratte. ».

---

## 6.0.7

BASSO, IRTO, FINA

### Respinto

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

#### « Art. 6-bis.

*(Disposizioni urgenti in materia di trasporto ferroviario merci)*

1. All'articolo 13-bis del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

“1-bis. Fino al 31 dicembre 2027, al fine di promuovere il traffico ferroviario delle merci in ambito portuale, ciascuna Autorità di sistema portuale, può riconoscere, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio e senza utilizzo dell'avanzo di amministrazione, nel limite di 1 milione di euro annui, un contributo a favore degli operatori dei servizi di manovra ferroviaria che operano al servizio dell'area portuale, sulla base degli obiettivi di traffico ferroviario definiti dall'Autorità di sistema portuale. Il contributo erogato deve essere conferito alle imprese clienti del servizio di manovra nella misura di almeno il 50 per cento. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti i criteri e le modalità di assegnazione dei contributi di cui al primo periodo.” ».

---



**Art. 6-bis.****6-bis.0.1**

MALPEZZI, BASSO

**Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 6-ter.**

*(Ferrovia Pontremolese)*

1. Ai fini dello sviluppo della rete ferroviaria nazionale e al fine di realizzare il raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2024 e di 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034.

2. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2024 e a 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034 si provvede:

c) quanto a 50 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

d) quanto a 50 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 5, decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

b) quanto a 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034, a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate rivenienti a decorrere dall'anno 2024 dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2024, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2034. ».

---

**6-bis.0.2**

FRANCESCHELLI, BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

**« Art. 6-ter.**

*(Progettazione e realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Siena-Poggibonsi)*

1. Al fine di assicurare la progettazione e la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Siena-Poggibonsi è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2024 e di 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2030.

2. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2024 e a 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2030 si provvede:

a) quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

b) quanto a 5 milioni di euro per l'anno 2024, mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 5, decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

a) quanto a 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2030, a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate rivenienti a decorrere dall'anno 2025 dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2024, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2030. ».

**Art. 7.****7.1**

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

**Respinto**

*Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: « opera in deroga » con le seguenti: « è autorizzato a derogare, ove lo ritenga indispensabile e sulla base di specifica motivazione, » e, dopo le parole: « legge 11 maggio 2012, n. 56, » inserire le seguenti: « delle disposizioni in materia di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici di cui agli articoli da 19 a 36 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ».*

---

**7.2**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: « opera in deroga » con le seguenti: « è autorizzato a derogare, ove lo ritenga indispensabile e sulla base di specifica motivazione, » e, dopo le parole: « legge 11 maggio 2012, n. 56, » inserire le seguenti: « delle disposizioni in materia di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici di cui agli articoli da 19 a 36 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 ».*

---

**7.3**

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

**Respinto**

*Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: « opera in deroga » con le seguenti: « è autorizzato a derogare, ove lo ritenga indispensabile e sulla base di specifica motivazione, » e, dopo le parole: « legge 11 maggio 2012, n. 56, » inserire le seguenti: « delle disposizioni in materia di digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti pubblici di cui agli articoli da 19 a 36 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ».*

---

**7.4**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: « opera in deroga », con le seguenti: « è autorizzato a derogare, ove lo ritenga indispensabile e sulla base di specifica motivazione, ».*

---

**7.5**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 9, primo periodo, sostituire le parole: « 7.015.000 per ciascuna delle annualità 2024, 2025 e 2026 » con le seguenti: « 10.015.000 per l'anno 2024 e 15.015.000 per ciascuna annualità 2025 e 2026 ».*

*Conseguentemente, al medesimo comma, sostituire il secondo periodo con il seguente: « Agli oneri derivanti dal primo periodo si provvede, quanto a euro 7.015.000 per ciascuna delle annualità 2024, 2025 e 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo speciale in conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2024-2026, 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 2024, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, e quanto a 3 milioni di euro per il 2024 e a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, 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 ».*

---

**7.6**

FRANCESCHELLI, BASSO, ZAMBITO, PARRINI, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 10 aggiungere i seguenti:*

*« 10-bis. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi di risanamento ambientale del sito di interesse nazionale "Orbetello – area ex Sitoco", di cui all'Accordo di programma sottoscritto in data*

29 maggio 2018 dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, dalla regione Toscana e dai comuni di Orbetello e Monte Argentario per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica del sito di interesse nazionale di "Orbetello – area ex Sitoco" e successivo atto integrativo del 4 ottobre 2021, sono stanziati 30 milioni di euro per l'anno 2024.

10-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 10-bis, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2024, 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. ».

*Conseguentemente alla rubrica sostituire le parole: « nel sito di interesse nazionale Cogoleto-Stoppani » con le seguenti: « nei siti di interesse nazionale Cogoleto-Stoppani e Orbetello – area ex Sitoco ».*

### 7.0.1

BASSO, IRTO, FINA

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

#### **« Art. 7-bis.**

*(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)*

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti interessati, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti, i tempi di esecuzione 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.

3. Nell'ambito degli accordi e delle convenzioni di cui al comma 1, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti interessati, individuano le modalità per compensare i maggiori costi sostenuti nell'ambito della realizzazione delle opere di urbanizzazione ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001.».

## 7.0.2

SIRONI, DI GIROLAMO, TREVISI

### Respinto

*Dopo l'articolo, aggiungere il seguente:*

#### « Art. 7-bis.

*(Disposizioni per la rimodulazione degli strumenti di programmazione e pianificazione negoziata)*

1. In considerazione delle mutate esigenze economiche e sociali, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti interessati, procedono ad una verifica degli obiettivi di interesse pubblico per ridefinire gli adempimenti, i tempi di esecuzione 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.

3. Nell'ambito degli accordi e delle convenzioni di cui al comma 1, le pubbliche amministrazioni, su richiesta dei soggetti interessati, individuano le modalità per compensare i maggiori costi sostenuti nell'ambito della realizzazione delle opere di urbanizzazione ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001.».

**Art. 8.**

**8.1**

TREVISI, SIRONI, DI GIROLAMO

**Respinto**

*Sopprimere l'articolo.*

---

**8.2**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Sopprimere l'articolo.*

---

**Art. 9.**

**9.0.1**

GELMINI

**Respinto**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**« Art. 9-bis.**

*(Disposizioni urgenti in materia di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni e di qualificazione delle stazioni appaltanti)*

1. Al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 43, comma 1, le parole "a 1 milione di euro" sono sostituite dalle seguenti: "alle soglie di cui all'art. 14, comma 1, lettera a) e comma 2, lettera a)";

b) all'articolo 62, comma 18, le parole "La progettazione," sono soppresse;

c) all'articolo 63, sono apportate le seguenti modificazioni:

1. al comma 2, le parole: "la progettazione e" sono soppresse;

2. al comma 5, le lettere *a)*, *b)* e *c)* sono sostituite dalle seguenti:

*a)* la capacità di preparazione tecnico-amministrativa e di controllo della procedura di affidamento.

*b)* la capacità di verifica sull'esecuzione contrattuale, ivi incluso il collaudo e la messa in opera.”;

3. al comma 6, le parole: “progettazione e” sono soppresse;

4. al comma 7, alinea, le parole: “la progettazione e” sono soppresse;

5. al comma 7, lettera *c)*, la parola: “progettazione,” è soppressa;

*d)* all'articolo 225, dopo il comma 9, è inserito il seguente:

“9-bis. La disposizione di cui all'art. 43, comma 1, non si applica alle procedure per le quali è stato formalizzato l'incarico di progettazione prima del 1° gennaio 2025.”;

*e)* all'Allegato II.4, sono apportate le seguenti modifiche:

1. all'articolo 1, sono apportate le seguenti modifiche:

*a)* al comma 2, le parole: “e riguarda almeno uno dei seguenti ambiti” sono sostituite dalle seguenti: “in uno degli ambiti previsti dall'art. 63, comma 5, del Codice”. Conseguentemente, le lettere *a)* e *b)* sono abrogate.

*b)* al comma 3, le parole: “negli ambiti di cui alla lettera *a)* del comma 2.” sono sostituite dalle seguenti: “nell'ambito di cui all'art. 63, comma 5, lettera *a)* del Codice.”;

2. all'articolo 3, sono apportate le seguenti modifiche:

*a)* alla rubrica le parole: “la progettazione e” sono soppresse;

*b)* al comma 1, le parole: “la progettazione e” sono soppresse;

*c)* al comma 6, le parole: “progettare e” sono soppresse;

3. All'articolo 4, sono apportate le seguenti modifiche:

*a)* alla rubrica le parole: “alla progettazione e” sono soppresse;

*b)* al comma 1, alinea, le parole: “la progettazione e” sono soppresse;

*c)* al comma 1, lettera *b)*, le parole: “alla progettazione e” sono soppresse;

4. All'articolo 5, alla rubrica, le parole: “alla progettazione e” sono soppresse;

5. All'articolo 6, sono apportate le seguenti modifiche:

*a)* alla rubrica le parole: “alla progettazione e” sono soppresse;



b) al comma 1, alinea, le parole: “la progettazione e” sono soppresse;

c) al comma 1, lettera b), le parole: “alla progettazione e” sono soppresse;

6. All’articolo 8, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, sono soppresse le parole “per la progettazione e”;

b) al comma 3, sono soppresse le parole. “la progettazione e”;

7. All’articolo 10, comma 2, le parole: “la progettazione,” sono soppresse ».

## 9.0.2

DI GIROLAMO, TREVISI, SIRONI

### Respinto

*Dopo l’articolo, aggiungere il seguente:*

#### « Art. 9-bis.

*(Disposizioni urgenti in materia di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni e di qualificazione delle stazioni appaltanti)*

1. Al codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all’articolo 43, comma 1, le parole: “a 1 milione di euro” sono sostituite dalle seguenti: “alle soglie di cui all’articolo 14, comma 1, lettera a) e comma 2, lettera a)”;

b) all’articolo 62, comma 18, sono soppresse le parole: “La progettazione,”;

c) all’articolo 63, sono apportate le seguenti modifiche:

1) al comma 2, sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

2) al comma 5, le lettere a), b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

“a) la capacità di preparazione tecnico-amministrativa e di controllo della procedura di affidamento.;

b) la capacità di verifica sull'esecuzione contrattuale, ivi incluso il collaudo e la messa in opera.”;

3) al comma 6, sono soppresse le parole: “progettazione e”;

4) al comma 7, alinea, sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

5) al comma 7, lettera c), sono soppresse le parole: “progettazione,”;

d) all'articolo 225, dopo il comma 9, è introdotto il seguente comma:

“9-bis. La disposizione di cui all'articolo 43, comma 1, non si applica alle procedure per le quali è stato formalizzato l'incarico di progettazione prima del 1° gennaio 2025.”;

e) all'Allegato II.4, sono apportate le seguenti modifiche:

1) all'articolo 1, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, le parole: “e riguarda almeno uno dei seguenti ambiti: a) progettazione tecnico-amministrativa e affidamento delle procedure; b) esecuzione dei contratti.” sono sostituite dalle seguenti “in uno degli ambiti previsti dall'articolo 63, comma 5, del Codice”;

b) al comma 3, le parole: “negli ambiti di cui alla lettera a) del comma 2.” sono sostituite dalle seguenti “nell'ambito di cui all'art. 63, comma 5, lettera a) del Codice.”;

2) all'articolo 3, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dalla rubrica sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

b) al comma 1, sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

c) al comma 6, sono soppresse le parole: “progettare e”;

3) all'articolo 4, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dalla rubrica sono soppresse le parole: “alla progettazione e”;

b) al comma 1, alinea, sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

c) al comma 1, lettera b), sono soppresse le parole: “alla progettazione e”;

4) all'articolo 5, nella rubrica sono soppresse le parole: “alla progettazione e”;

5) all'articolo 6, sono apportate le seguenti modifiche:

a) nella rubrica sono soppresse le parole: “alla progettazione e”;

b) al comma 1, alinea, sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

c) al comma 1, lettera b), sono soppresse le parole: “alla progettazione e”;

6) all’articolo 8, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, sono soppresse le parole: “per la progettazione e”;

b) al comma 3, sono soppresse le parole: “la progettazione e”;

7) all’articolo 10, comma 2, sono soppresse le parole: “la progettazione,”. ».

---

## Art. 10.

### 10.1

TREVISI, DI GIROLAMO, SIRONI

#### Respinto

*Sopprimere l’articolo.*

---

### 10.2

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

#### Respinto

*Sopprimere i commi, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12.*

---

### 10.3

BASSO, IRTO, FINA

#### Respinto

*Al comma 5, primo periodo, sostituire le parole: « 500 milioni di euro per l’anno 2024 » con le seguenti: « 1000 milioni di euro per gli anni 2024, 2025 e 2026 ».*

*Conseguentemente, al comma 10, secondo periodo, sostituire le parole: « 400 milioni di euro per l’anno 2024 » con le seguenti: « 800 milioni di euro per gli anni 2024, 2025 e 2026 ».*

---

**10.4**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 5, secondo periodo, sopprimere le parole: « approvvigionamento e sfruttamento sostenibile delle risorse naturali, incluse quelle idriche ed energetiche ».*

---

**10.5**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 5, secondo periodo, sostituire le parole: « e approvvigionamento e sfruttamento sostenibile delle risorse naturali, incluse quelle idriche ed energetiche », con le seguenti: « , riforestazione e transizione energetica, con esclusione di progetti e investimenti, in tutte le fasi della catena del valore (upstream, midstream e downstream), che riguardino direttamente o indirettamente carbone, gas e petrolio e le fonti energetiche climalteranti. ».*

---

**10.6**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

*« 5-bis. L'autorizzazione ai finanziamenti di cui al comma 5 è concessa previa presentazione della relazione annuale al Parlamento di cui all'articolo 5, del decreto-legge 15 novembre 2023, n. 161, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 gennaio 2024, n. 2. ».*

---

**10.7**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 7, secondo periodo, sostituire le parole: « a un Comitato tecnico » con le seguenti: « alla Cabina di regia di cui all'articolo 2, del*

decreto-legge 15 novembre 2023, n. 161, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 gennaio 2024, n. 2 ».

*Conseguentemente:*

a) *al comma 7, sopprimere il terzo, quarto e quinto periodo.*

b) *ovunque ricorra, sostituire le parole: « Comitato tecnico » con le seguenti: « Cabina di regia di cui all'articolo 2 del decreto-legge 15 novembre 2023, n. 161, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 gennaio 2024, n. 2 ».*

---

## 10.8

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

### **Respinto**

*Al comma 7, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: « Per ogni intervento la delibera di procedibilità, di cui al precedente periodo, include una valutazione *ex ante* ed *ex post* dell'impatto ambientale, sociale ed economico. La valutazione è realizzata anche mediante il supporto di soggetti indipendenti e di comprovata esperienza tecnica nella tipologia di analisi di impatto integrato e sistemico. ».*

---

## 10.9

BASSO, IRTO, FINA

### **Respinto**

*Al comma 7, terzo periodo, sostituire le parole: « quattro rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, di cui uno con funzioni di Presidente, da un rappresentante del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, da un rappresentante del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze » con le seguenti: « tre rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, di cui uno con funzioni di Presidente, da due rappresentanti del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, da due rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze e da un rappresentante dell'ISPRA. ».*

---

**10.10**

SIRONI, TREVISI, DI GIROLAMO

**Respinto**

*Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:*

« 7-bis. Per gli interventi relativi a quanto disposto dal comma 11, ai fini della verifica della coerenza con le finalità istitutive del Fondo italiano per clima, il Comitato tecnico coordina il processo di valutazione *ex ante*, il monitoraggio dell'attuazione e la valutazione finale degli impatti climatici degli interventi inclusi nel Piano Mattei e valere sulle risorse del Fondo italiano per il clima. Le valutazioni degli impatti climatici sono elaborate autonomamente dall'ISPRA in coordinamento con il sistema pubblico della ricerca. Ai fini di una corretta valutazione degli interventi, viene applicata la metodologia dei Rio Makers-OCSE. ».

---

**10.11**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:*

« 7-bis. Per gli interventi relativi a quanto disposto dal comma 11, ai fini della verifica della coerenza con le finalità istitutive del Fondo italiano per clima, il Comitato tecnico coordina il processo di valutazione *ex ante*, il monitoraggio dell'attuazione e la valutazione finale degli impatti climatici degli interventi inclusi nel Piano Mattei e valere sulle risorse del Fondo italiano per il clima. Le valutazioni degli impatti climatici sono elaborate autonomamente dall'ISPRA in coordinamento con il sistema pubblico della ricerca. Ai fini di una corretta valutazione degli interventi, viene applicata la metodologia dei Rio Makers-OCSE. ».

---

**10.12**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Al comma 11, primo periodo, dopo le parole: « di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale » aggiungere le parole: « e con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica ».*

---

**10.13**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 11, primo periodo, dopo le parole: « e della cooperazione internazionale », aggiungere le seguenti: « , acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, ».*

---

**10.14**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 11, primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , sulla base di criteri di ammissibilità dei progetti, che devono essere volti a selezionare gli investimenti sulla base della loro effettiva capacità di contribuire alla mitigazione e all’adattamento ai cambiamenti climatici. ».*

---

**10.15**

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

**Respinto**

*Al comma 11, sostituire il secondo periodo con il seguente: « Al fine di garantire la trasparenza dei processi di approvazione e pubblico scrutinio degli interventi di cui al comma 5 è istituita sul sito istituzionale del Fondo Italiano per il Clima un’apposita sezione dedicata al Piano Mattei per l’Africa. ».*

---

**10.16**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:*

*« 11-bis. L’orientamento strategico e le priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui al comma 11, non possono interessare attività in contrasto con le finalità del Fondo italiano per il clima, ovvero attività climalteranti quali ricerca, colti-*

vazione, produzione e distribuzione di prodotti petroliferi, gas naturale, gas liquefatto e biocarburanti. ».

---

### 10.17

DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

#### Respinto

*Dopo il comma 11, aggiungere il seguente:*

« 11-bis. L'orientamento strategico e le priorità di investimento delle risorse del Fondo italiano per il clima, di cui al comma 11, non possono interessare attività in contrasto con le finalità del Fondo italiano per il clima, ovvero attività climalteranti quali ricerca, coltivazione, produzione e distribuzione di prodotti petroliferi, gas naturale, gas liquefatto e biocarburanti. ».

---

### 10.18

AURORA FLORIDIA, CUCCHI, DE CRISTOFARO, MAGNI

#### Respinto

*Dopo il comma 11, inserire il seguente:*

« 11-bis. Per le finalità di cui al comma 11, è istituito il Tavolo per la partecipazione della società civile africana, con lo scopo di favorire la partecipazione delle organizzazioni non governative africane direttamente interessate all'individuazione, delle finalità e degli obiettivi dal Piano Mattei, nonché l'impegno compartecipato allo sviluppo sostenibile e duraturo dei territori oggetto degli interventi. Con decreto del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, adottato entro sessanta giorni dalla data di conversione in legge del presente decreto, sono individuate le organizzazioni della società civile africana che compongono il tavolo, secondo criteri di maggiore rappresentatività e di consolidata collaborazione con le organizzazioni del sistema italiano della cooperazione allo sviluppo. ».

---



**10.19**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo il comma 12, aggiungere il seguente:*

« 12-bis. All’articolo 5, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 15 novembre 2023, n. 161, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 gennaio 2024, n. 2, dopo le parole: “comma 1, lettera d)”, sono aggiunte le seguenti: “con particolare riguardo ai finanziamenti riconosciuti ai sensi dell’articolo 10, del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89”. ».

---

**10.0.1**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto**

*Dopo l’articolo 10, aggiungere il seguente:*

**« Art. 10-bis.**

(Green Corridor)

1. Nell’ambito degli obiettivi di cui all’accordo di cooperazione sottoscritto tra l’Autorità Portuale di Tangeri (*TangerMed*) e l’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale tra i quali si prevede la realizzazione di un *Green Corridor* destinato al trasporto dell’idrogeno verde prodotto in Marocco e in transito per il Porto Trieste quale polo logistico per le materie prime energetiche distribuite in Centro/Est Europa attraverso l’Oleodotto Transalpino è autorizzata la spesa di 250.000 euro per l’anno 2024 a favore dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per il finanziamento di uno studio di fattibilità del *Green Corridor*, che analizzi l’intera filiera logistica dell’idrogeno, anche attraverso la possibile individuazione dei soggetti pubblici e privati interessati.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 250.000 per l’anno 2024 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. 12.****12.1**

GELMINI

**Respinto***Sopprimere l'articolo.*  
\_\_\_\_\_**12.2**

BASSO, IRTO, FINA

**Respinto***Sopprimere l'articolo.*  
\_\_\_\_\_**12.3**

PIRONDINI, DI GIROLAMO, SIRONI, TREVISI

**Respinto***Al comma 1, dopo la lettera a) inserire la seguente:**« a-bis) dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

*1-bis.* Nell'ambito delle federazioni sportive federate al Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), i vincoli sportivi sottoscritti a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non possono eccedere la durata di una stagione sportiva qualora stipulati fra un atleta minorenni o non professionista e una società non associata a una delle leghe o divisioni professionistiche.

*1-ter.* I vincoli sportivi di durata superiore a una stagione sportiva già vigenti alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto cessano in ogni caso la loro efficacia alla data del 1° luglio 2025, salvo apposita sottoscrizione ai sensi dell'articolo 1341, comma 2, del codice civile.

*1-quater.* Nell'ambito dell'autonomia riconosciuta dall'ordinamento, entro il termine della stagione sportiva in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le singole federazioni adeguano i rispettivi regolamenti federali e le conseguenti norme organizzative interne con le rispettive sanzioni, sulla base di principi e criteri direttivi stabiliti dal CONI ai sensi di un regolamento da adottare

entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ».

## 12.4

GELMINI

### Respinto

*Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:*

« 1-bis. Al decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 37, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 1, comma 1, dopo le parole: “della professione di agente sportivo” sono aggiunte le seguenti: “e di direttore sportivo”;

b) all'articolo 2, comma 1, dopo la lettera a), è aggiunta la seguente:

“a-bis) direttore sportivo: il soggetto che svolge per conto delle società sportive professionistiche o dilettantistiche, attività concernenti l'assetto organizzativo o amministrativo delle stesse, con particolare riferimento alla gestione dei rapporti tra società e atleti o tecnici e la conduzione di trattative con altre società sportive, aventi ad oggetto il trasferimenti di atleti, la stipulazione delle cessioni dei contratti ed il tesseramento dei tecnici, secondo le norme dettate dall'ordinamento della federazione nazionale sportiva professionistica o dilettantistiche;”;

c) dopo l'articolo 3, è aggiunto il seguente:

“Art. 3-bis. – (*Direttore sportivo*) – 1. Il direttore sportivo è il soggetto che svolge per conto delle società sportive professionistiche o dilettantistiche, attività concernenti l'assetto organizzativo o amministrativo delle stesse, con particolare riferimento alla gestione dei rapporti tra società e atleti o tecnici e la conduzione di trattative con altre società sportive, aventi ad oggetto il trasferimenti di atleti, la stipulazione delle cessioni dei contratti ed il tesseramento dei tecnici, secondo le norme dettate dall'ordinamento della federazione nazionale sportiva.”;

d) all'articolo 4:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: “Accesso alla professione e Registro nazionale degli agenti sportivi e Registro nazionale dei direttori sportivi”;

2) il comma 1 è sostituito dal seguente: “Presso il CONI è istituito il Registro nazionale degli agenti sportivi, al quale deve essere iscritto l'agente sportivo, e il Registro nazionale dei direttori sportivi, al quale deve essere iscritto il direttore sportivo, ai fini dello svolgimento delle professioni di cui all'articolo 3”;

3) al comma 3 dopo le parole: “della professione di agente sportivo” sono aggiunte le seguenti: “e di direttore sportivo”;

4) al comma 4 la parola “Registro” è sostituita da “Registri” ovunque compaia, e dopo le parole: “di copertura assicurativa” sono aggiunte le seguenti: “laddove prevista”.

1-ter. È fatta salva la validità dei pregressi titoli abilitativi rilasciati precedentemente il 30 giugno 2024. ».

---

### **12.0.1**

BASSO, IRTO, FINA

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:*

#### **« Art. 12-bis.**

*(Accesso alla professione e Registro nazionale degli agenti sportivi)*

1. All'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 37, dopo le parole: “a seguito del superamento” sono aggiunte le seguenti: “in Italia, ovvero presso altre nazioni per cui sussiste un accordo di riconoscimento reciproco”. ».

---

### **12.0.2**

BASSO, IRTO, FINA

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:*

#### **« Art. 12-bis.**

*(Educatori dei servizi per l'infanzia)*

1. Alla legge 15 aprile 2024, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica dell'articolo 4 le parole: “e di educatore nei servizi educativi per l'infanzia di cui al decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65” sono soppresse;

*b)* al comma 1 dell'articolo 4 le parole: “e di educatore nei servizi educativi per l'infanzia di cui al decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65, nonché” sono sostituite con le seguenti: “di cui”;

*c)* all'articolo 10, comma 2, le parole: “entro novanta giorni” sono sostituite con le seguenti: “entro centottanta giorni”;

*d)* all'articolo 11, lettera *b)*, il numero 1) è soppresso. ».

---

### **12.0.3**

GELMINI

#### **Respinto**

*Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:*

**« Art. 12-bis.**

*(Educatori dei servizi per l'infanzia)*

1. Alla legge 15 aprile 2024, n. 55, avente ad oggetto “Disposizioni in materia di ordinamento delle professioni pedagogiche ed educative e istituzione dei relativi albi professionali”, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* all'articolo 4, al comma 1, le parole “e di educatore nei servizi educativi per l'infanzia di cui al decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65, nonché” sono sostituite dalle seguenti “di cui”. Conseguentemente, alla rubrica, le parole “e di educatore nei servizi educativi per l'infanzia di cui al decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65” sono soppresse;

*b)* all'articolo 10, comma 2, le parole “entro novanta giorni” sono sostituite dalle seguenti “entro centottanta giorni”;

*c)* all'articolo. 11, comma 1, lettera *b)*, il punto 1) è soppresso. ».

---

## **ERRATA CORRIGE**

Nel Resoconto Sommario delle Giunte e Commissioni n. 311 di mercoledì 31 luglio 2024, seduta n. 174 della Commissione Finanze e tesoro (6<sup>a</sup>):

alla pagina 93:

alla riga 4 del terzo capoverso:

- l'emendamento: « 1.4 (testo 3) » è sostituito dal seguente: « 1.5 (testo 3) »;
- l'emendamento: « 3.6 » è sostituito dal seguente: « 3.6 (testo 2) »;

alla riga 7 del terzo capoverso:

- l'emendamento: « 3.10 (testo 2) » è sostituito dal seguente: « 3.10 ».



