

506.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Organizzazione dei tempi di esame: pdl n. 1825-1968-2905	3	Disegno di legge: S. 2168 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (Approvato dal Senato) (A.C. 3072)	10
Comunicazioni	5	Ordini del giorno	10
Missioni vevoli nella seduta del 12 maggio 2021	5	Testo unificato delle proposte di inchiesta parlamentare: Andrea Romano ed altri; Potenti ed altri; Berti ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince » (Doc. XXII, nn. 47-49-51-A)	40
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	5, 6	Articolo 1	40
Corte costituzionale (Annunzio di sentenze) .	6	Articolo 2	41
Documento ministeriale (Trasmissione)	7	Articolo 3	41
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	7	Articolo 4	42
Corte di giustizia dell'Unione europea (Annunzio di sentenze)	8	Articolo 5	42
Richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina	9	Articolo 6	42
Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo	9		
Atti di controllo e di indirizzo	9		
ERRATA CORRIGE	9		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

	PAG.		PAG.
Interrogazioni a risposta immediata	44	Disegno di legge: S. 1403 – Ratifica ed esecuzione dell’Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell’Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015 (Approvato dal Senato) (A.C. 2576)	53
Iniziative di competenza in relazione a notizie emerse nell’ambito di un’inchiesta giornalistica che vede coinvolto il sottosegretario di Stato Claudio Durigon – 3-02263	44	Articolo 1	53
Intendimenti in ordine al riavvio del settore del <i>wedding</i> , anche in relazione alla possibile rimodulazione o cancellazione del « coprifuoco » – 3-02264	45	Articolo 2	53
Iniziative, anche normative, volte a garantire con urgenza adeguate tutele ai lavoratori e a contrastare infortuni e morti sul lavoro – 3-02265	46	Articolo 3	53
Iniziative, anche in seno al Consiglio europeo, in relazione alle possibili ulteriori proroghe e modifiche sia del Quadro temporaneo per gli aiuti di Stato, sia della sospensione del Patto di stabilità e crescita, nonché in merito ad una riforma delle regole fiscali nell’ambito dell’Unione economica e monetaria – 3-02266	46	Articolo 4	53
Iniziative volte a far fronte all’incremento dei flussi migratori irregolari verso l’Italia, anche con riferimento ad eventuali nuovi accordi in sede di Unione europea – 3-02267	47	Disegno di legge: S. 1588 – Ratifica ed esecuzione dei seguenti Trattati: a) Trattato di estradizione tra la Repubblica italiana e la Repubblica dominicana, fatto a Roma il 13 febbraio 2019; b) Trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica dominicana di assistenza giudiziaria reciproca in materia penale, fatto a Roma il 13 febbraio 2019 (Approvato dal Senato) (A.C. 2577)	54
Iniziative per il sostegno e il rilancio del turismo – 3-02268	48	Parere della V Commissione	54
Iniziative di competenza, anche in ambito G7 e G20, in ordine alla sospensione temporanea dei brevetti sui vaccini anti Covid-19 e al ricorso al regime delle licenze obbligatorie disciplinate dall’Organizzazione mondiale del commercio, in un’ottica di cooperazione rafforzata – 3-02269	49	Articolo 1	54
Iniziative di competenza, in sede di Unione europea, in relazione alla soglia di rilevanza delle obbligazioni creditizie in arretrato di cui al regolamento delegato (UE) n. 171/2018 – 3-02270	50	Articolo 2	54
Disegno di legge: S. 1379 – Ratifica ed esecuzione del Protocollo di modifica della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell’Ecuador per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, firmata a Quito il 23 maggio 1984, fatto a Quito il 13 dicembre 2016 (Approvato dal Senato) (A.C. 2575) .	52	Articolo 3	54
Articolo 1	52	Articolo 4	55
Articolo 2	52	Disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell’Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 2018 (A.C. 2413-A) .	56
Articolo 3	52	Parere della V Commissione	56
		Articolo 1	56
		Articolo 2	56
		Articolo 3	56
		Articolo 4	57
		Disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell’Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017 (A.C. 2414-A)	58
		Parere della V Commissione	58
		Articolo 1	58
		Articolo 2	58
		Articolo 3	58
		Articolo 4	58
		Disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dell’Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Seychelles, con Allegati, fatto a Victoria il 1° aprile 2016 (A.C. 2416-A)	59
		Parere della V Commissione	59
		Articolo 1	59
		Articolo 2	59
		Articolo 3	59
		Articolo 4	59

ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME: PDL N. 1825-1968-2905

PDL N. 1825-1968-2905 - DISPOSIZIONI PER LA TUTELA E LA VALORIZZAZIONE DELL'AGRICOLTURA CONTADINA

Tempo complessivo: 14 ore, di cui:

- discussione sulle linee generali: 7 ore;
- seguito dell'esame: 7 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	20 minuti	20 minuti
Governo	20 minuti	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		30 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 7 minuti	1 ora e 2 minuti <i>(con il limite massimo di 10 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)</i>
Gruppi	5 ore e 3 minuti	4 ore e 38 minuti
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>46 minuti</i>	<i>54 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>44 minuti</i>	<i>48 minuti</i>
<i>Partito Democratico</i>	<i>40 minuti</i>	<i>39 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente</i>	<i>39 minuti</i>	<i>38 minuti</i>
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>34 minuti</i>	<i>26 minuti</i>
<i>Italia Viva</i>	<i>33 minuti</i>	<i>24 minuti</i>
<i>Liberi e Uguali</i>	<i>31 minuti</i>	<i>20 minuti</i>
Misto:	36 minuti	29 minuti
<i>L'Alternativa c'è</i>	<i>8 minuti</i>	<i>7 minuti</i>
<i>CAMBIAMO! - Popolo protagonista</i>	<i>7 minuti</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Centro Democratico</i>	<i>7 minuti</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Facciamo eco – Federazione dei Verdi</i>	<i>3 minuti</i>	<i>3 minuti</i>
<i>Noi con l'Italia - USEI-Rinascimento ADC</i>	<i>3 minuti</i>	<i>3 minuti</i>

<i>Azione - +Europa - Radicali Italiani</i>	<i>3 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>3 minuti</i>	<i>2 minuti</i>
<i>MAIE - PSI</i>	<i>2 minuti</i>	<i>2 minuti</i>

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 12 maggio 2021.

Amitrano, Ascani, Benvenuto, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Campana, Carfagna, Casa, Castelli, Cirielli, Colletti, Comaroli, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Dadone, Daga, De Maria, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fassino, Gregorio Fontana, Iliaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Loreface, Lupi, Maccanti, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Muroi, Nardi, Nesci, Occhionero, Occhiuto, Orlando, Paita, Parolo, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scoma, Serracchiani, Carlo Sibilìa, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Varchi, Vignaroli, Viscomi, Raffaele Volpi, Zoffili.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta)

Amitrano, Ascani, Benvenuto, Bergamini, Boschi, Brescia, Brunetta, Campana, Carfagna, Casa, Castelli, Cirielli, Colletti, Colucci, Davide Crippa, D'Incà, D'Uva, Dadone, Daga, De Maria, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fassino, Gregorio Fontana, Iliaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gelmini, Gerardi, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Gri-

moldi, Guerini, Invernizzi, Iovino, Lapia, Liuni, Lollobrigida, Loreface, Lupi, Maccanti, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mulè, Mura, Muroi, Nardi, Nesci, Occhionero, Occhiuto, Orlando, Paita, Parolo, Perantoni, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scoma, Serracchiani, Carlo Sibilìa, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Stumpo, Tabacci, Tasso, Varchi, Vignaroli, Viscomi, Raffaele Volpi, Zoffili.

Annunzio di proposte di legge.

In data 11 maggio 2021 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CARDINALE: «Disposizioni per sostenere l'invecchiamento attivo della popolazione e per la valorizzazione del ruolo sociale delle persone che hanno compiuto il sessantacinquesimo anno di età» (3105);

FERRARESI ed altri: «Modifiche all'articolo 4-*bis* della legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di concessione dei benefici penitenziari e di accertamento della pericolosità sociale dei condannati per taluni gravi delitti, nonché delega al Governo in materia di accentramento della competenza del magistrato e del tribunale di sorveglianza per i giudizi riguardanti i detenuti o internati per i delitti previsti dall'articolo 51, commi 3-*bis* e 3-*quater*, del codice di procedura penale» (3106);

CIRIELLI ed altri: «Disposizioni per il contrasto di gruppi, organizzazioni, movimenti, associazioni e partiti che perseguono finalità antidemocratiche proprie delle ideologie totalitarie comuniste o di matrice religiosa islamica estremista» (3107).

Saranno stampate e distribuite.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge LICATINI ed altri: «Introduzione dell'articolo 75-ter del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, in materia di produzione e detenzione di *cannabis* per uso personale» (2965) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Corneli.

La proposta di legge SPORTIELLO ed altri: «Disposizioni in materia di suicidio medicalmente assistito e di trattamento eutanasi» (2982) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Corneli.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sotto indicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali):

SANGREGORIO ed altri: «Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 91, in materia di cittadinanza per nascita delle donne che l'hanno perduta a seguito del matrimonio con uno straniero e dei loro discendenti» (2981) *Parere delle Commissioni III e V.*

II Commissione (Giustizia):

CIRIELLI: «Introduzione dell'articolo 640-bis.1 del codice penale, in materia di truffa ai danni di soggetti minori o anziani» (3022) *Parere delle Commissioni I e XII;*

ZANETTIN e SACCANI JOTTI: «Modifiche alla legge 31 dicembre 2012, n. 247, in materia di accesso alla professione forense» (3096) *Parere delle Commissioni I, V, VII, XI e XIV.*

VII Commissione (Cultura):

FRATOIANNI: «Introduzione dell'insegnamento dell'educazione sentimentale nelle scuole del primo e del secondo ciclo di istruzione» (3004) *Parere delle Commissioni I, V, XI, XII e Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Annunzio di sentenze della Corte costituzionale.

La Corte costituzionale ha depositato in cancelleria la seguente sentenza che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, è inviata alla II Commissione (Giustizia), nonché alla I Commissione (Affari costituzionali):

Sentenza n. 96 del 15 aprile-11 maggio 202 (Doc. VII, n. 657),

con la quale:

dichiara inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 3, comma 1, lettera *d*), del decreto-legge 30 aprile 2020, n. 28 (Misure urgenti per la funzionalità dei sistemi di intercettazioni di conversazioni e comunicazioni, ulteriori misure urgenti in materia di ordinamento penitenziario, nonché disposizioni integrative e di coordinamento in materia di giustizia civile, amministrativa e contabile e misure urgenti per l'introduzione del sistema di allerta Covid-19), convertito, con modificazioni, nella legge 25 giugno

2020, n. 70, che ha modificato l'articolo 83, comma 12-*bis*, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, nella legge 24 aprile 2020, n. 27, sollevate, in riferimento agli articoli 70 e 77 della Costituzione, dal Tribunale ordinario di Spoleto.

La Corte costituzionale, in data 11 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia della seguente sentenza che, ai sensi dell'articolo 108, comma 1, del Regolamento, è inviata alla I Commissione (Affari costituzionali):

Sentenza n. 95 del 14 aprile-11 maggio 2021 (Doc. VII, n. 656),

con la quale:

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 3, comma 1, lettera *g*), della legge della Regione Trentino-Alto Adige 16 dicembre 2019, n. 8 (Legge regionale collegata alla legge regionale di stabilità 2020), nella parte in cui introduce l'articolo 148-*bis*, commi 1, 2, 3, 4 e 7, nella legge della Regione Trentino-Alto Adige 3 maggio 2018, n. 2 (Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige);

dichiara, in via consequenziale, ai sensi dell'articolo 27 della legge 11 marzo 1953, n. 87 (Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale), l'illegittimità costituzionale degli articoli 148-*bis*, commi 5 e 6, e 163, comma 1, ultimo periodo, della legge della Regione Trentino-Alto Adige n. 2 del 2018;

dichiara inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 3, comma 1, lettera *g*), della legge della Regione Trentino-Alto Adige n. 8 del 2019, nella parte in cui introduce l'articolo 148-*bis*, commi 1, 2, 3, 4 e 5, nella legge della Regione Trentino-Alto Adige n. 2 del 2018, limitatamente alla durata quinquennale

dell'iscrizione nella prima sezione dell'albo e al sistema relativo allo status giuridico ed economico del segretario comunale nella Provincia autonoma di Trento, promosse, in riferimento agli articoli 3, 51, primo comma, 97 e 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri.

Trasmissione dal Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con lettera in data 10 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 1075, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, e dell'articolo 1, comma 105, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, la relazione concernente lo stato di avanzamento degli interventi di competenza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili finanziati con le risorse del fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e del fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, aggiornata al 31 dicembre 2020 (Doc. CCXL, n. 5).

Questa relazione è trasmessa alla IX Commissione (Trasporti).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

Il Presidente della Corte dei conti europea, in data 6 maggio 2021, ha comunicato la pubblicazione della relazione di attività della Corte stessa, riferita all'anno 2020.

Questa relazione è assegnata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

La Commissione europea, in data 11 maggio 2021, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i

seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa al riesame della direttiva 2014/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio in merito ai contratti di credito ai consumatori relativi a beni immobili residenziali (COM(2021) 229 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 229 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che sostituisce gli allegati A e B del regolamento (UE) 2015/848 relativo alle procedure di insolvenza (COM(2021) 231 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 231 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla II Commissione (Giustizia);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio sull'adozione di un regolamento che istituisce il programma "Fiscalis" per la cooperazione nel settore fiscale (COM(2021) 241 final), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 11 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Questi atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Nell'ambito dei predetti atti, il Governo ha altresì richiamato l'attenzione sulla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Aggiornamento della nuova strategia industriale 2020: costruire un mercato unico più forte per la ripresa dell'Europa (COM(2021) 350 final), che è assegnata in sede primaria alla X Commissione (Attività produttive).

Annunzio di sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri ha trasmesso, in data 4 maggio 2021, le seguenti sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, relative a cause in cui la Repubblica italiana è parte o adottate a seguito di domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un'autorità giurisdizionale italiana, che sono inviate, ai sensi dell'articolo 127-bis del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, nonché alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Sentenza della Corte (Quinta sezione) del 15 aprile 2021, cause riunite C-798/18 e C-799/18, Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche (ANIE) e altri (C-798/18), Athesia Energy Srl e altri (C-799/18) contro Ministero dello sviluppo economico, Gestore dei servizi energetici (GSE) Spa. Domande di pronuncia pregiudiziale proposte dal tribunale amministrativo regionale per il Lazio. Ambiente – Articoli 16 e 17 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea – Principi della certezza del diritto e della tutela del legittimo affidamento – Trattato sulla Carta dell'energia – Articolo 10 – Applicabilità – Direttiva 2009/28/CE – Articolo 3, paragrafo 3, lettera a) – Promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili – Produzione di energia elettrica da impianti solari fotovoltaici – Modifica di un regime di sostegno (Doc. XIX, n. 125) – *alle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttive)*;

Sentenza della Corte (Quinta sezione) del 29 aprile 2021, causa C-617/19, Granarolo Spa contro Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e altri. Domanda di pronuncia pregiudiziale proposte dal tribunale amministrativo regionale per il Lazio. Ambiente – Direttiva 2003/87/CE – Sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra – Articolo 3, lettera e) – Nozione di « impianto » – Articolo 3, lettera f) – Nozione di « gestore » – Allegato I, punti 2 e 3 – Regola dell'aggregazione – Somma delle capacità delle attività di un impianto – Cessione di un'unità di cogenerazione di energia elettrica e calore da parte del proprietario di uno stabilimento industriale – Contratto di fornitura di energia tra le imprese cedente e cessionaria – Aggiornamento dell'autorizzazione ad emettere gas a effetto serra (Doc. XIX, n. 126) – *alla VIII Commissione (Ambiente)*.

Richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina.

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con lettera in data 7 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'ingegnere Matteo Africano a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale (85).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IX Commissione (Trasporti).

Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 6 maggio 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 311, comma 2, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale concernente la cessione a titolo gratuito di materiale di armamento a favore delle Forze armate della Repubblica del Niger (258).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e IV (Difesa), che dovranno esprimere il prescritto parere entro il 1° giugno 2021. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 22 maggio 2021.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

ERRATA CORRIGE

Nell'*Allegato A* ai resoconti della seduta del 7 maggio 2021, a pagina 2, seconda colonna, quindicesima riga, deve leggersi: «Disposizioni per l'istituzione di osservatori regionali» e non: «Istituzione dell'Osservatorio», come stampato.

DISEGNO DI LEGGE: S. 2168 – CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 1° APRILE 2021, N. 45, RECANTE MISURE URGENTI IN MATERIA DI TRASPORTI E PER LA DISCIPLINA DEL TRAFFICO CROCIERISTICO E DEL TRASPORTO MARITTIMO DELLE MERCI NELLA LAGUNA DI VENEZIA (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 3072)

A.C. 3072 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci in laguna di Venezia;

al fine di garantire una sempre maggiore affermazione della mobilità sostenibile e del rispetto dell'ambiente è opportuno sviluppare il trasporto ferroviario, come tra l'altro previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;

la realizzazione del collegamento ferroviario tra Belluno e Agordo e tra Feltre e Primolano rappresenterebbe una grande opportunità per uno sviluppo economico sostenibile ed ecologico, con la riduzione dei volumi di traffico su gomma con conseguente tutela dell'ambiente e con ricadute positive anche in ambito turistico;

proprio ad Agordo ha sede uno dei principali gruppi industriali italiani come Luxottica e la realizzazione di un tratto ferroviario consentirebbe sia ai dipendenti

sia alle merci di poter utilizzare un mezzo di trasporto alternativo a quello su gomma;

una forte richiesta in tal senso giunge dai comuni del territorio interessato nell'ambito del progetto del così detto treno delle dolomiti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di contribuire, per quanto di competenza e con gli strumenti ritenuti più idonei, alla realizzazione delle tratte ferroviarie Belluno-Agordo e Feltre-Primolano.

9/3072/1. Bond.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci in laguna di Venezia;

in particolare l'articolo 1 interviene in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori;

il sistema dei trasporti marittimi rappresenta una condizione fondamentale per una piena effettività del diritto alla mobilità, sancito dall'articolo 16 della Costituzione. Ciò vale, a maggior ragione, per le isole dello Stato italiano;

per quanto riguarda la Sardegna, la condizione di insularità rappresenta uno svantaggio anche economico, in quanto limita il mercato al quale le imprese possono offrire beni e servizi e comprime le ampie potenzialità in settori di primaria importanza, come quello turistico;

la questione è duplice; in primo luogo, l'accessibilità economica al servizio per i cittadini; in secondo luogo, il riconoscimento della specificità della Sardegna in ragione della condizione insulare. Quest'ultimo aspetto è stato oggetto di un'ampissima dialettica politica, ma ancora non ha trovato una piena e completa soluzione. Una prima « breccia » è stata aperta con la sentenza della Corte Costituzionale n. 230 del 2013;

i giudici hanno riconosciuto che, in presenza di una sovrapposizione di competenze, il legislatore statale avrebbe dovuto attribuire adeguato rilievo al principio di leale collaborazione, « le cui potenzialità precettive si manifestano compiutamente negli ambiti di intervento nei quali s'intrecciano interessi ed esigenze di diversa matrice » (sentenza n. 33 del 2011). L'applicazione di questo canone — sempre secondo la Corte — impone alla legge statale di predisporre adeguate modalità di coinvolgimento delle regioni a salvaguardia delle loro competenze;

tuttavia, la questione rimane irrisolta e lo strumento dell'intesa appare insufficiente a tutelare l'interesse dell'isola ad avere tariffe, frequenze e rotte adeguate a tutelare i diritti dei cittadini, a garantire un adeguato trasporto delle merci e a rappresentare un « ponte » verso la Penisola, non più un « muro » che divide la Sardegna dal resto del territorio nazionale;

il passo in più da compiere è attuare anche per il trasporto marittimo il

trasferimento delle funzioni già avvenuto per quello aereo con la legge 27 dicembre 2006, n. 296. In questo modo si completerebbe il coinvolgimento della regione autonoma della Sardegna in maniera piena e concreta e finalmente il popolo sardo sarebbe messo nelle condizioni di assumere decisioni vitali per il presente e per il futuro dell'isola. L'interesse nazionale non solo sarebbe salvaguardato ma sarebbe altresì accentuato, in quanto finalmente verrebbero meno le cause che per decenni hanno reso distante e ingiustamente isolata una porzione del territorio statale tutt'altro che irrilevante. In ogni caso, esattamente come già è avvenuto per la continuità territoriale aerea, le funzioni relative ai trasporti marittimi saranno esercitate nel pieno rispetto dei principi e delle norme dell'Unione europea,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di porre in essere un'iniziativa legislativa finalizzata al trasferimento delle funzioni e delle risorse della continuità marittima dallo Stato centrale alla Regione Autonoma della Sardegna.

9/3072/2. Cappellacci.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci in laguna di Venezia;

la tratta Bologna-Padova costituisce uno snodo ferroviario fondamentale per collegare la città di Venezia con Bologna, Firenze, Roma e Napoli, percorso interamente abilitato all'Alta Velocità, compreso il tratto Padova-Venezia, fatta eccezione proprio per i 123 chilometri di ferrovia tra Bologna e Padova;

Padova e la sua provincia, contano circa un milione di abitanti residenti, ma

gli utenti potenziali che beneficerebbero del passaggio all'alta velocità aumentano a circa 5 milioni essendo Padova la porta di passaggio obbligata per l'accesso, da parte di chi viene dal centro sud, alla regione Veneto, prima regione in Italia per flussi turistici, e alla regione Friuli Venezia Giulia. È altresì l'unica città metropolitana ad essere esclusa dall'alta velocità nel percorso che collega il sud con il nord dell'Italia;

potenziare ulteriormente il collegamento ferroviario tra Padova e Bologna con il passaggio all'alta velocità, oltre a consentire di utilizzare al meglio le potenzialità economiche, turistiche e culturali di Padova e dell'area limitrofa, produrrebbe ricadute positive nell'ambito della mobilità e, conseguentemente, della qualità dell'ambiente;

tale intervento è fortemente richiesto dal territorio con circa 55 consigli comunali del veneto che hanno già approvato atti di indirizzo in tal senso, e con il pronunciamento a favore di quasi tutte le realtà economiche e delle associazioni di categoria,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di individuare le modalità più idonee per favorire la realizzazione di un tratto ferroviario ad Alta Velocità che colleghi le città di Bologna e Padova.

9/3072/3. Caon.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti volte ad assicurare la circolazione per terra e per mare;

sul piano della circolazione stradale, è ormai da troppo tempo che si è reso necessario un intervento di revisione organica della normativa sulla riserva della sosta, sì da apprestare le dovute modifiche a salvaguardia di inte-

ressi meritevoli di tutela al pari di quelli che, già oggi, giustificano la riserva di posteggi;

a tal fine, da un lato, andrebbe riconosciuta la gratuità della sosta negli stalli delimitati dalle strisce blu per le persone con disabilità munite di regolare contrassegno, laddove sul tratto di strada non risultino disponibili stalli a essi riservati, dall'altro, occorre introdurre sanzioni più severe per la violazione della riserva degli stalli per le persone con disabilità;

del pari, appare necessario superare l'attuale sistema di rinnovo per i contrassegni per la mobilità delle persone invalide, prevedendo che in presenza di disabilità permanenti l'autorizzazione sia lasciata senza scadenza, così da evitare ridondanti aggravamenti burocratici per l'accesso alla mobilità,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare le iniziative legislative necessarie a garantire la sosta gratuita, ivi inclusa sulle cosiddette strisce blu, per le persone con disabilità laddove risultino non disponibili sufficienti stalli loro riservati, introducendo sanzioni più severe per coloro che occupano indebitamente gli stessi e valutando l'opportunità di introdurre l'ipotesi di autorizzazione senza scadenza per la mobilità di persone con disabilità permanenti accertate, superando l'attuale sistema dei rinnovi.

9/3072/4. Gadda, Noja.

La Camera,

premesso che:

le risorse residue dei fondi disponibili nella contabilità speciale di cui al decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, intestata al

Commissario straordinario per la ricostruzione del viadotto Polcevera, ammontano a circa 88 milioni di euro;

da un'assegnazione diretta delle risorse in questione al comune di Genova, per la realizzazione di opere di rigenerazione e riqualificazione urbana delle aree sottostanti il viadotto Genova San Giorgio, deriverebbe un vincolo di destinazione in ordine all'uso di tali risorse da parte del comune stesso;

tale iniziativa ha carattere contabile, dunque non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

in sede di conversione del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, è stato approvato un emendamento che prevede il trasferimento di una parte delle risorse, nel limite di 35 milioni di euro, al comune di Genova, per investimenti nelle aree in questione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di propria competenza per provvedere al trasferimento dei restanti 53 milioni di cui alla contabilità speciale del Commissario straordinario direttamente al comune di Genova, per la realizzazione delle necessarie opere di rigenerazione e riqualificazione urbana delle aree sottostanti il viadotto Genova San Giorgio.

9/3072/5. Rixi, Di Muro, Foscolo, Viviani, Maccanti, Capitano, Fogliani, Furguele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan.

La Camera,

premesso che:

il problema del traffico del trasporto merci e dell'attività crocieristica nella Laguna di Venezia, in particolare per quanto riguarda il transito delle cosiddette

« Grandi navi » nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, è un'annosa questione su cui da tempo si dibatte;

il decreto-legge in esame rappresenta un primo passo, prevedendo all'articolo 3 che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore proceda all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici;

l'impatto economico e occupazionale di un Porto, commerciale, turistico ed industriale, è un volano di sviluppo per tutte le categorie economiche di una città e del suo territorio, con effetti moltiplicativi sull'economia interregionale;

è necessario dare certezza al traffico crocieristico, per il quale il ritorno post-emergenza dovrà trovare immediate risposte per la logistica temporanea e l'avvio del progetto di terminal definitivo;

nel 2019, quindi prima della pandemia, grazie alle navi da crociera sono sbarcati a Venezia 1.650.000 turisti, alcuni dei quali anche per soggiornare qualche giorno in città. Si tratta di una filiera e di un indotto in grado di movimentare 259 milioni di euro nella città metropolitana, compresi i rifornimenti agroalimentari,

impegna il Governo:

a valutare l'ipotesi di adottare tutte le iniziative di propria competenza per:

a) l'immediata soluzione temporanea ed il tempestivo avvio del progetto definitivo per liberare finalmente Giudecca e San Marco dalle navi da crociera;

b) mantenere la centralità dell'esistente Stazione Marittima per le unità di dimensione medio-piccole;

c) individuare gli accosti per navi di dimensioni più grandi nella zona portuale di Marghera con precisa ubicazione nel Canale Nord, sponda Nord con accesso attraverso la bocca di porto di Malamocco e il canale di grande navigazione Malamocco-Marghera;

d) la definizione delle condizioni per la ripresa ed il rilancio di Porto Marghera in chiave sostenibile.

9/3072/6. Bazzaro, Fogliani, Andreuzza, Vallotto, Rixi, Maccanti, Capitano, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan.

La Camera,

premessi che:

ancora oggi assistiamo ad un grave vuoto normativo sull'utilizzo delle barche dotate motore elettrico;

è stato affermato, da parte delle autorità competenti, il riconoscimento del « Principio di equivalenza » che ha consentito di poter omologare i mezzi ibridi diesel elettrici utilizzando il « Regolamento di Sicurezza » delle navi, pertanto sarebbe utilizzabile il motore elettrico come mezzo di emergenza a supporto del motore endotermico;

per tutti gli utenti del settore dover installare, a bordo di uno scafo *full electric*, o un gruppetto elettrogeno o un fuoribordo (inutilizzato) se si vuole ottenere il permesso a navigare per lavoro, come per il trasporto merci o per il trasporto persone, è un modo per aggirare una norma obsoleta piuttosto che introdurre una nuova e più adeguata;

nel resto d'Europa norme e regolamenti in materia esistono ormai da un decennio;

Siamo alle porte del secondo Salone Nautico di Venezia, nel quale ver-

ranno presentati diversi modelli di natanti con motori elettrici, oltreché la prima regata al mondo di barche elettriche,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di predisporre celermente l'aggiornamento delle leggi in materia di imbarcazioni con motore elettrico e consentire quindi agli utenti di poter utilizzare un quadro normativo corretto e adeguato alle loro specifiche esigenze.

9/3072/7. Fogliani, Rixi, Maccanti, Capitano, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 121 del Codice della strada prevede, espressamente, che gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali siano effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e trasporti;

la direttiva comunitaria 2006/126/CE prevede che gli esami devono essere controllati e supervisionati da un organismo autorizzato dallo stato membro;

il decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, stabilisce che a partire dal 19 gennaio 2013 per poter svolgere la funzione di esaminatore i dipendenti devono essere titolari della patente di guida della categoria per cui svolgono l'esame stesso, aver frequentato un corso iniziale, aver sostenuto uno specifico corso di abilitazione;

l'esaminatore deve essere in possesso di nozioni e conoscenze relative a teoria del comportamento al volante e guida prudente, guida previdente e prevenzione degli incidenti, programmi e procedure d'esame e legislazione relativa alla circolazione stradale;

per continuare a svolgere tale funzione i soggetti abilitati devono frequentare corsi di formazione periodica;

nell'esercizio delle funzioni di esaminatori essi assumono la qualifica di pubblici ufficiali, caratterizzata dalla capacità del dipendente di formare e manifestare la volontà certificativa della pubblica amministrazione attraverso i giudizi di idoneità al conseguimento della patente di guida, in base alle disposizioni sui procedimenti amministrativi previste dalla legge 7 agosto 1990 n. 240;

gli uffici di diverse motorizzazioni provinciali, in particolar modo in Lombardia e Piemonte, pur lavorando con un'alta produttività del personale preposto, già prima della pandemia avevano una consistente mole di esami di guida in arretrato;

le disposizioni di contenimento del COVID-19 hanno reso ancora più lunghi i tempi di attesa per lo svolgimento degli esami di guida;

l'età media degli esaminatori è di 58 anni e il comitato tecnico-scientifico del Covid ha qualificato come rischio medio-alto la possibilità di contagio durante lo svolgimento degli esami di guida;

il 90 per cento degli esami attualmente vengono svolti fuori orario di lavoro (in straordinario, con il costo sostenuto dalle autoscuole), basato unicamente sulla disponibilità dei funzionari che, svolgendo già tantissimi straordinari potrebbero rifiutarsi, anche in considerazione del rischio contagio COVID-19;

le competenze della motorizzazione e in attesa della risoluzione delle carenze di organico in diversi uffici provinciali, in particolare delle regioni settentrionali;

la chiusura generale dovuta alla pandemia e i ritardi accumulati nel conseguimento delle patenti di guida hanno ricadute pesantissime sul settore delle autoscuole e dei dipendenti che sono in cassa

integrazione, non per mancanza di lavoro, bensì per l'assenza degli esami per gli allievi;

gli allievi che non possono effettuare gli esami di guida nei tempi stabiliti, in caso di bocciatura, è preclusa una seconda prova;

il personale in servizio e in quiescenza tra i pubblici ufficiali che già esercitano funzioni di polizia stradale (polizia di Stato, carabinieri, gdf, polizia locale, esercito), previa adeguata formazione in base alla direttiva 2006/126 CE, potrebbe assolvere alle funzioni di esaminatore di guida per un periodo di tempo limitatamente all'emergenza sanitaria e allo smaltimento delle pratiche arretrate;

l'utilizzo di « personale ausiliario » per gli esami consentirebbe una rotazione del personale nelle altre competenze della motorizzazione, considerando che il costo per gli esami sarebbe comunque sostenuto dalle autoscuole richiedenti,

impegna il Governo

a valutare l'istituzione di un albo di ausiliari esaminatori utilizzando personale in servizio e in quiescenza tra i pubblici ufficiali che già esercitano funzioni di polizia stradale (polizia di Stato, carabinieri, gdf, polizia locale, esercito) individuati dal Prefetto, da affiancare ai funzionari della motorizzazione limitatamente al periodo di emergenza sanitaria e nel periodo post emergenza fino a smaltimento delle pratiche arretrate.

9/3072/8. Belotti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto contiene misure urgenti in materia di trasporti;

secondo i dati della Fondazione Think Tank Nord Est, la Venezia-Trieste è l'autostrada con la maggiore incidentalità del Nordest;

la situazione della tratta San Donà di Piave-Portogruaro è insostenibile: il numero di incidenti, spesso mortali, è costante nonostante l'attuale riduzione del traffico giornaliero dovuta alla pandemia;

l'incidentalità è dovuta anche a restringimenti di carreggiata e cantieri. Le chiusure del traffico autostradale provocano massicci riversamenti dei veicoli nei centri abitati dei territori limitrofi e la situazione peggiorerà nei prossimi mesi a causa dell'aumento del traffico dovuto all'apertura della stagione turistica;

la situazione dei lavori è in stallo da tempo e tale immobilismo è inaccettabile da sempre ma gravissimo ora che la pandemia impone un'accelerazione della crescita e dello sviluppo del territorio;

la ricostruzione del paese in un momento delicato come quello attuale ed il futuro del settore dei trasporti impongono una riflessione: non è possibile lavorare per le grandi opere senza prima garantire la sicurezza e la fruibilità efficace delle infrastrutture esistenti;

il completamento dei lavori è una questione di interesse nazionale perché l'infrastruttura rappresenta un asse di collegamento con l'Europa dell'est ed una direttrice importante per il commercio, il turismo e anche per le attività del Porto di Venezia;

la terza corsia è fondamentale per l'integrazione sinergica tra grandi arterie e territori, per i quali possono aprirsi occasioni di diversificazione e crescita legate all'economia del territorio, al turismo, all'agricoltura ed alla delocalizzazione per compensare la crisi occupazionale dell'industria tradizionale,

impegna il Governo

ad intraprendere con urgenza tutte le iniziative di competenza ai fini della con-

clusione dei lavori della terza corsia dell'Autostrada A4, nel secondo e terzo lotto, il tratto di 25 chilometri da Portogruaro a San Donà di Piave, prevedendo le opere complementari necessarie.

9/3072/9. Spessotto, Moretto, Fogliani, Andreuzza, Pellicani, Scagliusi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto contiene misure urgenti in materia di trasporti;

secondo i dati della Fondazione Think Tank Nord Est, la Venezia-Trieste è l'autostrada con la maggiore incidentalità del Nordest;

la situazione della tratta San Donà di Piave-Portogruaro è insostenibile: il numero di incidenti, spesso mortali, è costante nonostante l'attuale riduzione del traffico giornaliero dovuta alla pandemia;

l'incidentalità è dovuta anche a restringimenti di carreggiata e cantieri. Le chiusure del traffico autostradale provocano massicci riversamenti dei veicoli nei centri abitati dei territori limitrofi e la situazione peggiorerà nei prossimi mesi a causa dell'aumento del traffico dovuto all'apertura della stagione turistica;

la situazione dei lavori è in stallo da tempo e tale immobilismo è inaccettabile da sempre ma gravissimo ora che la pandemia impone un'accelerazione della crescita e dello sviluppo del territorio;

la ricostruzione del paese in un momento delicato come quello attuale ed il futuro del settore dei trasporti impongono una riflessione: non è possibile lavorare per le grandi opere senza prima garantire la sicurezza e la fruibilità efficace delle infrastrutture esistenti;

il completamento dei lavori è una questione di interesse nazionale perché l'infrastruttura rappresenta un asse di collegamento con l'Europa dell'est ed una

direttrice importante per il commercio, il turismo e anche per le attività del Porto di Venezia;

la terza corsia è fondamentale per l'integrazione sinergica tra grandi arterie e territori, per i quali possono aprirsi occasioni di diversificazione e crescita legate all'economia del territorio, al turismo, all'agricoltura ed alla delocalizzazione per compensare la crisi occupazionale dell'industria tradizionale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di intraprendere con urgenza tutte le iniziative di competenza ai fini della conclusione dei lavori della terza corsia dell'Autostrada A4, nel secondo e terzo lotto, il tratto di 25 chilometri da Portogruaro a San Donà di Piave, prevedendo le opere complementari necessarie.

9/3072/9. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Spessotto, Moretto, Fogliani, Andreuzza, Pellicani, Scagliusi.

La Camera,

premesso che:

il comparto dei trasporti e della logistica è stato messo a dura prova dalle difficoltà legate al contesto pandemico. Tale settore necessita di efficienza, velocità e sburocratizzazione al fine di garantire maggiore competitività delle imprese italiane;

l'articolo 1, comma 1049, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Legge di bilancio 2019), ha modificato l'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 « Nuovo codice della strada », prevedendo la possibilità di effettuare, presso officine esterne autorizzate, anche le revisioni periodiche dei veicoli a motore con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate se destinati al trasporto di merci non pericolose o non

deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), al pari di quanto già avviene per le autovetture;

tale intervento normativo si rese necessario al fine di sopperire ai tempi eccessivamente lunghi di attesa, determinatisi presso gli uffici territoriali della Motorizzazione civile, per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, ovvero superiore a 3,5 tonnellate se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP);

i ritardi accumulati in fase pre-Covid e ancor più, durante i mesi emergenziali, e la carenza di personale hanno causato una congestione del sistema,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, con futuri provvedimenti normativi, di modificare il regime delle modalità di revisione periodica dei veicoli pesanti includendo rimorchi e semirimorchi tra i mezzi per i quali è possibile l'affidamento a soggetti autorizzati delle operazioni di revisione.

9/3072/10. Grippa.

La Camera,

premesso che:

la proroga dell'entrata a regime del Documento Unico di Circolazione e proprietà, introdotto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, si è resa necessaria poiché il quadro giuridico/informatico che lo disciplina non è ancora completo e presenta delle incongruenze, soprattutto perché gli Studi di Consulenza Automobilistica, per come previsto dalla legge n. 264 del 1991, sebbene rappresentino il fulcro del sistema in un sistema paritario con le PP.AA. coinvolte (Motorizzazione e ACI/PRA), dal momento che sono tutti STA (Sportelli Telematici dell'Automobilista, ex decreto

del Presidente della Repubblica n. 358 del 2000) e quindi Pubblici Ufficiali, per come sancito dalla Corte di Cassazione con le sentenze nn. 28086/2011 e 2947/2019, nonché esercenti funzioni amministrative, ai sensi dell'articolo 1, comma 1-ter della legge n. 241 del 1990, non hanno ricevuto pieno coinvolgimento rendendo l'implementazione del sistema difficoltosa;

occorre quindi provvedere a rafforzare e sancire strutturalmente la imprescindibile collaborazione tra gli Sportelli Telematici dell'Automobilista (STA) pubblici e privati verso il comune obiettivo, sempre nel superiore interesse della collettività, della funzionalità e fluidità dei procedimenti del Documento Unico, provvedendo anche ad una opportuna revisione dell'impianto generale;

inoltre, occorre fare chiarezza anche sulla questione in materia di circolazione di prova, difatti, l'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001 ha sostituito la disciplina prevista originariamente dall'articolo 98 del Codice della Strada (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285);

la Corte di Cassazione con sentenza n. 17665 del 25 agosto 2020 ha stabilito che l'uso della targa di prova sui veicoli immatricolati è illegittimo, poiché la stessa costituisce una deroga alla mancanza della carta di circolazione e, quindi, dell'immatricolazione e che, in caso di sinistro, debba rispondere l'assicurazione dell'auto e non quella della targa prova;

tuttavia, in questo modo, viene preclusa ai veicoli già immatricolati, ma privi di copertura assicurativa, la circolazione per prove tecniche, collaudi e/o altri spostamenti finalizzati alla vendita, con grave danno per gli operatori del settore, quali, ad esempio, gli esercenti delle concessionarie, delle officine meccaniche e dei centri di collaudo,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di assumere iniziative volte a prevedere che gli adem-

pimenti amministrativi e procedurali relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo siano adottati previo coinvolgimento delle associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto e procedere ad opportune revisioni degli atti amministrativi già emanati in materia di adempimenti relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo;

ad adottare opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a prevedere che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia utilizzabile per la circolazione dei veicoli anche già immatricolati e privi di momentanea copertura assicurativa.

9/3072/11. Barbuto.

La Camera,

premesso che:

il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, l'articolo 16 dispone che ogni Stato membro provveda affinché sia in vigore una procedura efficace per gestire i reclami derivanti dall'applicazione del Regolamento medesimo per i porti marittimi che rientrano nel suo ambito di applicazione;

tale disposizione, sebbene prevista da un Regolamento di immediata applicazione all'interno degli Stati membri, necessita di attuazione. Il medesimo Regolamento, all'articolo 19, prevede altresì che gli Stati membri stabiliscano norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni, che siano effettive, proporzionate e dissuasive e adottino tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione;

l'attribuzione all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) di tali funzioni, risulterebbe coerente con quanto previsto

rispetto alle competenze esercitate dall'Autorità in materia di aeroporti ai sensi degli articoli 6 e 11 della direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009, in base ai quali i vettori, ove contestino i « diritti aeroportuali » loro applicati dai gestori degli aeroporti civili, possono richiedere che la risoluzione della controversia venga rimessa al verdetto di un'Autorità di vigilanza indipendente, nonché in materia ferroviaria ai sensi dell'articolo 37, commi 2, 9 e 10 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere che le procedure per la gestione dei reclami relativi alle tariffe portuali, in attuazione di quanto previsto all'articolo 19 del Regolamento (UE) 2017/352, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, con particolare riferimento all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni del medesimo Regolamento, siano affidate all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

9/3072/12. Scagliusi.

La Camera,

premesso che:

nella riorganizzazione delle Autorità di sistema portuale, operata dal decreto legislativo 8 agosto 2016, n. 169, intervenuto a modificare la disciplina portuale stabilita dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, il porto di Arbatax è stato escluso dall'inserimento nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;

considerato che:

la Regione Sardegna ha rappresentato l'esigenza che il porto di Arbatax sia inserito nel sistema portuale Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna al fine di permettere di ricondurre detto porto all'interno di un corretto quadro

normativo e gestionale, rispetto alle funzioni e alle attività già di fatto svolte dallo stesso porto;

detto inserimento si valuta possa comportare la crescita dell'intero tessuto economico industriale che gravita intorno al porto, compresa l'attrazione di nuove realtà produttive o la riconversione di quelle ormai in crisi. Detta inclusione è finalizzata al superamento delle criticità correlate all'impossibilità di attuare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite nella costa dell'intera regione. Il porto di Arbatax è infatti un porto artificiale che dista circa 73 miglia marine dal porto di Olbia e circa 80 da quello di Cagliari, localizzato in posizione strategica nella costa orientale che si affaccia sul mar Tirreno;

ai fini dello sviluppo del porto e del pieno sfruttamento delle sue potenzialità, le funzioni svolte devono essere valorizzate in un'ottica di sistema, secondo la logica che sta alla base della riforma sulla riorganizzazione dei porti (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169). In particolare, la gestione delle rotte verso i porti nazionali di Genova e Civitavecchia (esercite tutto l'anno) necessita di una stretta azione di coordinamento ed integrazione con gli altri scali dai quali partono gli altri collegamenti della Sardegna (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), al fine di integrare fra loro i servizi con lo scopo da un lato di migliorare l'offerta marittima, dall'altro di limitare la percorrenza dei veicoli (soprattutto quelli pesanti) su strada a favore dell'uso del vettore marittimo;

l'attuale stato giuridico del porto di Arbatax, escluso dalla *governance* della suddetta Autorità di sistema portuale, genera inoltre difficoltà procedurali per l'inserimento del porto nel sistema di depositi costieri di GNL, previsto dal progetto di metanizzazione della Sardegna secondo la « Strategia Energetica Nazionale », approvata con decreto dei Ministri dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 10 novembre 2017;

sempre per l'assenza dalla *governance* dell'Autorità di sistema portuale, non è attualmente possibile garantire in maniera efficiente ed efficace i servizi portuali necessari, e talvolta obbligatori, a favore delle navi in porto e degli stessi impianti portuali. Tra questi, per esempio, occorre rappresentare l'anomala situazione relativa ai servizi di *security* obbligatori ai sensi del codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS CODE). Dall'entrata in vigore dell'obbligatorietà di tali servizi per le navi passeggeri operanti sui collegamenti nazionali (luglio 2005), in assenza di una *governance* che possa imporre tariffe portuali specifiche rivolte all'utenza (come avviene in tutti gli altri porti), la Regione Sardegna è dovuta intervenire annualmente con proprie risorse a copertura dei costi sostenuti dagli operatori portuali che assicurano detti servizi obbligatori, che non sono pertanto pagati dall'utenza, come invece dovrebbe avvenire. L'intervento regionale, giustificato dalla necessità di supplire all'assenza di un ente portuale di governo, ha sinora assicurato l'operatività di tali servizi a garanzia della sicurezza dei passeggeri e della salvaguardia degli stessi collegamenti di linea esistenti,

impegna il Governo

a prevedere l'inserimento del porto di Arbatax all'interno del Sistema portuale del Mare di Sardegna al fine di consentire l'ottimizzazione della *governance* portuale e la determinazione di una forte sinergia tra i vari porti gestiti dall'Autorità di sistema a beneficio dei traffici.

9/3072/**13**. Marino.

La Camera,

premesso che:

il 19 gennaio 2017 è stato definito tra Trenitalia, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e della finanze il nuovo contratto di servizio 2017-2026, di durata quindi de-

cennale, per il trasporto passeggeri di interesse nazionale. L'affidamento diretto a Trenitalia è avvenuto ai sensi del regolamento (UE) 1370/2007;

in particolare l'articolo 5, comma 1, lettera *o*), ha previsto a carico di Trenitalia s.p.a. l'obbligo di destinare annualmente, in caso di mutamento del quadro regolatorio che lo consenta, la quota dello 0,15 per cento dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative;

la legge di bilancio per il 2020 (articolo 1, comma 159) ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026 per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza in essere con Trenitalia spa, per la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza e per il miglioramento degli stessi;

ad oggi, tuttavia, le somme destinate per gli anni 2017, 2018, 2019 ex articolo 5, comma 1, lettera *o*), del contratto di servizio 2017-2026 da Trenitalia s.p.a. all'espletamento e alle effettuazioni di ispezioni e controlli a bordo treno pare non siano state utilizzate, perché subordinate all'adozione di un provvedimento normativo che ne autorizzasse l'effettiva disponibilità, modifica poi avvenuta nella legge di bilancio 2020, come detto;

sempre il contratto di servizio 2017-2026 ha previsto, al comma 1 dell'articolo 14, che la violazione degli obblighi contrattuali, anche se relativa a inadempimenti dovuti ai soggetti terzi di cui la società si avvale, comporta l'applicazione a carico di Trenitalia s.p.a. di penali di importo variabile, a seconda della gravità della violazione;

dalle relazioni informative circa i servizi finanziari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026 che annualmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al CIPE, emergono numerose criticità nel raggiungimento degli obiettivi contrattualmente prefissati su puntualità, regolarità e pulizia, soprattutto al sud,

impegna il Governo

a destinare le risorse derivanti dall'applicazione di penali e decurtazioni del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per la media e lunga percorrenza 2017 – 2026, alla copertura di agevolazioni tariffarie sui collegamenti effettuati su tutte le destinazioni nazionali per passeggeri aventi un'età inferiore a 25 anni e per l'attivazione di nuovi collegamenti ferroviari.

9/3072/**14**. Ficara.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 200-*bis*, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, istituisce un Fondo pari a 35 milioni di euro per l'anno 2020 e 20 milioni per l'anno 2021, destinato alla concessione, fino all'esaurimento delle risorse, di un buono viaggio, da utilizzare per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente in favore delle persone fisicamente impedito o comunque a mobilità ridotta ovvero con patologie accertate, anche se accompagnate, residenti nei comuni capoluoghi di città metropolitane o capoluoghi di provincia;

l'importo del buono è pari al 50 per cento della spesa sostenuta e, comunque, non può superare euro 20 per ciascun

viaggio e deve essere utilizzato per gli spostamenti effettuati entro il 31 dicembre 2021;

i buoni viaggio non sono cedibili, non costituiscono reddito imponibile del beneficiario e non rilevano ai fini del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente;

la finalità dell'intervento è di sostenere la ripresa del settore del trasporto pubblico non di linea eseguito mediante il servizio di taxi ovvero mediante il servizio di noleggio con conducente e consentire un'efficace distribuzione degli utenti del trasporto pubblico, in considerazione delle misure di contenimento adottate per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, con un prossimo provvedimento di carattere normativo, la modifica del suddetto articolo 200-*bis*, al fine di estendere la misura esposta in premessa in favore dei cittadini che abbiano compiuto i 60 anni di età.

9/3072/**15**. Serritella.

La Camera,

premesso che:

nel bacino del Po esistono alcuni ponti costruiti nei secoli scorsi che, per la necessità di continue manutenzioni, chiudono periodicamente per mesi o che, a causa della vetustà delle strutture, addirittura chiudono durante le forti precipitazioni, a scopo precauzionale, interrompendo collegamenti importanti sul territorio e sottoponendo i cittadini a non pochi disagi e code di traffico insostenibili sui pochi ponti restanti aperti;

alcuni ponti, inoltre, sono ormai chiusi perennemente al traffico pesante e TIR poiché anche dopo i lavori di ristrutturazione non sopportano carichi eccessivi, oppure le strutture e le dimensioni sono tali da rendere impossibile l'applica-

zione delle nuove norme di sicurezza, oppure, finita la ristrutturazione, hanno un numero limitatissimo di anni di vita;

occorre pianificare la costruzione di nuovi ponti in sostituzione di quelli vetusti con problemi di sicurezza allo scopo di garantire il passaggio in sicurezza degli automobilisti e autotrasportatori e la ripresa delle comunicazioni commerciali in un territorio importantissimo per l'economia del Paese come quello del bacino del Po;

con il comma 891 dell'articolo 1 della legge di bilancio per il 2019, legge numero 145 del 30 dicembre 2018, è stato introdotto, nell'ambito dell'esame parlamentare, un emendamento del gruppo Lega che ha istituito un Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni, dal 2018 al 2023, per un totale di 250 milioni di euro, da utilizzare da parte delle città metropolitane, delle province territorialmente competenti e dell'ANAS Spa, per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti nel bacino del Po in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza;

con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 3 gennaio 2020, n. 1, previa intesa in sede di Conferenza unificata, è stata disposta l'assegnazione delle risorse ai soggetti attuatori, sulla base di un piano che ha classificato i progetti presentati secondo criteri di priorità fissati dalla legge e legati al miglioramento della sicurezza, al traffico interessato e alla popolazione servita, attribuendo precedenza ad un esteso programma di lavori di manutenzione dei ponti esistenti sul bacino del Po, piuttosto che alla realizzazione di nuovi ponti;

eppure, la novità assoluta introdotta nell'ordinamento con il comma 891 della legge di bilancio per il 2019 è quella del finanziamento della costruzione di

nuovi ponti in sostituzione di quelli vetusti del bacino del Po, non più corrispondenti alle nuove norme di sicurezza, visto che la ristrutturazione dei ponti esistenti abbia sempre ricevuto risorse da varie fonti di finanziamento,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative di carattere normativo per il rifinanziamento del Fondo *ex* articolo 1, comma 891, della legge di bilancio per il 2019, legge numero 145 del 30 dicembre 2018, specificatamente per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza nel bacino del Po, anche utilizzando parte delle risorse del Piano nazionale per la ripresa e resilienza (Pnrr), allo scopo di garantire il passaggio in sicurezza degli automobilisti e autotrasportatori e la ripresa delle comunicazioni commerciali in un territorio importantissimo per l'economia del Paese come quello del bacino del Po.

9/3072/16. Lucchini, Cavandoli, Ferrari, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Badole, Benvenuto, Dara, D'Eramo, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, composto da quattro articoli suddivisi in sei commi, appare riconducibile a tre distinte finalità, tutte attinenti al settore dei trasporti: la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti, per evitare l'interruzione dei servizi di continuità marittima; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

in particolare, l'articolo 1, interviene in materia di trasporto marittimo con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti, al fine di evitare che si verifichino interruzioni nell'erogazione dei servizi di continuità marittima;

nell'ambito di una ricognizione delle opere infrastrutturali da completare, anche al fine di contenere gli effetti economici e le difficoltà logistiche derivanti dalla diffusione del contagio da COVID-19, con particolare riferimento alla regione Sicilia, affinché il collegamento tra l'Isola e la terraferma sia più efficiente, è necessaria l'adozione di nuovi programmi operativi complementari;

più in generale, nell'ambito delle proposte di interventi infrastrutturali riferiti al completamento dei 4 corridoi che attraversano l'Italia delle reti TEN-T, è necessario individuare gli anelli mancanti che mettono in crisi l'intero quadro infrastrutturale e, soprattutto, tutte le interdipendenze funzionali tra le reti ed i nodi urbani e logistici (porti, aeroporti ed interporti);

pertanto, è fondamentale completare il collegamento fra la Sicilia e il continente, mediante la realizzazione del Ponte sullo Stretto; la realtà è che il Ponte sullo Stretto può rappresentare una grandissima occasione di sviluppo per l'Italia e non solo per la Calabria e la Sicilia,

impegna il Governo

ad avviare quanto prima le opportune iniziative volte a riconsiderare il progetto per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina, quale progetto chiave per il rilancio economico del Paese, individuando con sollecitudine le risorse da destinare alla realizzazione dell'opera, anche al fine di assicurare un collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente.

9/3072/17. Siracusano.

La Camera,

premessi che:

il servizio pubblico di navigazione del Lago Maggiore è gestito dalla « Gestione Governativa dei Servizi Pubblici di Linea di Navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como », ente governativo dipendente dal Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (MIMS), già Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT);

il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, prevede il conferimento della gestione del servizio di navigazione alle Regioni interessate, ma, ad oggi, tale processo di regionalizzazione non è stato ancora avviato, in quanto la norma ad oltre 20 anni dalla sua emanazione, non è mai stata attuata;

tra le ragioni dietro la mancata attuazione della norma, figura la necessità di predisporre un piano di risanamento tecnico-economico dell'Ente gestore, previsto dalla predetta normativa contestualmente alla fase di regionalizzazione vera e propria;

il Lago Maggiore rappresenta una importante attrazione turistica, economica e produttiva per la Lombardia, in riferimento alla Provincia di Varese, e per il Piemonte, in riferimento alle Province di Novara e di Verbano-Cusio-Ossola;

la mancata regionalizzazione della gestione della navigazione lacuale impedisce alle Regioni di implementare, nella propria offerta turistica ed infrastrutturale, soluzioni integrate, atte a inserire la navigazione del lago all'interno di un più ampio disegno di valorizzazione turistica, economica, ambientale e trasportistica del territorio servito;

senza l'effettiva regionalizzazione della gestione lacuale, peraltro, non è possibile disporre tutta una serie di razionalizzazioni e semplificazioni idonee ad incrementare la redditività dell'area e ridurre il costo di gestione, a fronte di entrate per 30 milioni di euro e costi di 60

milioni, che obbligano l'utilizzo di risorse pubbliche per poterne sostenere il bilancio,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per poter completare, almeno entro il termine del 2022, il processo di regionalizzazione della gestione della navigazione lacuale di cui in premessa, aggiornando il necessario piano di risanamento economico con le risorse occorrenti ed avviando le necessarie interlocuzioni con le Regioni interessate per la definizione del nuovo quadro di gestione, anche in modalità semplificata.

9/3072/18. Ciaburro, Caretta.

La Camera,

premesso che:

sono oltre 1260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e 322 a Chioggia, per un totale di oltre 21.000 addetti;

le aziende coinvolte dal Porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27 per cento sull'economia comunale e per il 13 per cento su quella metropolitana;

il sistema portuale di Venezia e Chioggia, per sua natura, ricopre una natura strategica nei confronti delle merci provenienti dall'Asia;

nell'area di Porto Marghera hanno luogo le attività logistiche, commerciali ed industriali, per oltre 1447 ettari di aree operative industriali, commerciali e terziarie, con oltre 662 ettari di canali, bacini, superfici stradali e ferroviarie, con un servizio di 12 chilometri di banchine attive raggiungibili;

all'interno dell'area di Porto Marghera si articola una rete di infrastrutture materiali ed immateriali tra raccordi stradali, binari ferroviari e fibre ottiche;

l'attività economica derivante dal sistema portuale veneziano pesa per il 27

per cento sull'economia comunale e per il 13 per cento sull'intera economia metropolitana;

le strategie europee in materia di sostenibilità ed infrastrutture energetiche, con riferimento ad esempio al progetto « Horizon 2020 Green Ports », indicano la natura strategica dei porti come luoghi di arrivo delle merci, da materie prime materiali a materie prime energetiche, e come luoghi di semilavorazione;

al termine del mandato del Presidente dell'Autorità portuale di sistema dell'Adriatico Settentrionale a fine 2020, sono stati lasciati in fase di parziale approvazione alcuni progetti di natura strategica per il potenziamento dei sistemi portuali;

tra i predetti progetti, figura il rilancio dell'area ex Montesyndal, per un'area di 22 ettari, che ha già, sulla carta, ottenuto le autorizzazioni necessarie a partire, al punto che già a giugno 2020 l'Autorità portuale ha finalizzato e trasmesso all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'analisi costi-benefici, in termini di benessere economico e sociale;

l'area in oggetto può contare su 1700 metri di banchina, connessioni ferroviarie e stradali e possibilità di ormeggio con un fondale di 12 metri circa di profondità;

il rilancio dell'area permetterebbe di trasformarla in un'area adibita ad ospitare operazioni di semilavorazione dei prodotti, permettendo lo sviluppo del sistema industriale portuale veneziano, nonché stimolando la nascita e l'insediamento di nuove attività economiche e produttive ad alto valore aggiunto,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare tutte le iniziative di competenza per stimolare e sostenere lo sviluppo dell'industria legata al sistema portuale veneziano, in riferimento anche alla realizzazione dell'attività di rilancio dell'area ex Montesyndal per lo

sviluppo di aree industriali di semilavorazione delle merci e l'insediamento di attività produttive ad alto valore aggiunto, valutando, l'adozione di modalità di gestione logistica semplificata (ZLS).

9/3072/19. Caretta, Ciaburro, Rotelli, Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame parlamentare del provvedimento è emersa l'esigenza di intervenire con urgenza adottando una serie di misure molto attese da cittadini e imprese;

su tali questioni, si è più volte esplicitata la volontà di intervenire in sede parlamentare con un ulteriore provvedimento;

tale impegno a intervenire con siffatto provvedimento si è determinato a partire dalla maggioranza parlamentare che sostiene l'attuale Esecutivo,

impegna il Governo:

ad adottare celermente un nuovo provvedimento normativo d'urgenza in cui siano perseguite, fra le altre, le seguenti finalità:

a) consentire le visite mediche per le patenti nautiche ai medici autorizzati anche nelle sedi delle scuole nautiche, delle autoscuole e delle imprese di consulenza che rispettino tutte le normative;

b) permettere con una ricevuta rilasciata dagli STED (sportelli telematici del diportista) l'immediata immissione in navigazione delle unità nuove o importate da immatricolare;

c) inserire il Porto di Arbatax nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, al fine di consentire l'ottimizzazione della governarne portuale e la determinazione di una forte sinergia tra i vari porti gestiti dall'Autorità di sistema;

d) modificare la disciplina del cd. « bonus-viaggio » (articolo 200-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77), estendendone la platea a tutti i cittadini che abbiano compiuto 65 anni e semplificandone la normativa per consentire ai Comuni di superare il limite del 50 per cento della spesa sostenuta per persone in condizioni di particolare fragilità anche economica, fermo restando l'importo massimo di 20 euro per ciascun viaggio;

e) specificare che i contributi erogati alle imprese dell'autotrasporto per le maggiori spese affrontate non concorrono alla formazione della base imponibile ai fini delle imposte sui redditi;

f) prevedere la possibilità di effettuare presso officine esterne autorizzate le revisioni anche di rimorchi e semirimorchi riferiti ai mezzi pesanti;

g) individuare misure idonee a garantire la maggiore efficacia della disciplina in materia di circolazione sul territorio nazionale dei veicoli immatricolati all'estero condotti dai soggetti residenti in Italia, tenuto conto delle loro esigenze lavorative;

h) assicurare la continuità del servizio pubblico di trasporto di interesse nazionale costituito dalla ferrovia internazionale Domodossola – Locarno, come disciplinato dalla convenzione internazionale resa esecutiva dalla legge 16 dicembre 1923 la n. 3195;

i) prevedere misure finalizzate all'aggiornamento delle modalità attuale e degli strumenti operativi per le soluzioni *Smart Road*;

j) eliminare i limiti posti alle attività della concessionaria CAV S.p.A., consentendo alla società di effettuare tutti gli interventi di realizzazione e gestione, compresa l'attività di manutenzione, ordinaria e straordinaria;

k) garantire la sosta gratuita, ivi incluso nelle cosiddette strisce blu, per le

persone con disabilità che non possano beneficiare di stalli riservati, introducendo sanzioni più severe per coloro che occupano indebitamente gli stessi e introdurre un sistema autorizzatorio senza scadenza per la mobilità di persone con disabilità permanenti, superando l'attuale sistema dei rinnovi;

l) sempre con riferimento al tema della riservazione della sosta su strada, rendere aggiornato e coerente l'ordinamento al tema degli « stalli rosa » e degli « stalli per veicoli elettrici »;

m) ad adottare opportune iniziative anche di carattere normativo, volte a prevedere che l'autorizzazione alla circolazione di prova sia utilizzabile per la circolazione dei veicoli anche già immatricolati e privi di momentanea copertura assicurativa;

n) procedere a ulteriori revisioni del codice strada nell'ottica di una maggiore trasparenza dei proventi delle multe nonché di una maggiore semplificazione delle procedure amministrative, attraverso il completamento della digitalizzazione dei processi istruttori in materia di comunicazioni tra cittadini e uffici della motorizzazione civile;

o) consentire in via transitoria la pubblicità non luminosa per conto di terzi anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato e alle associazioni sportive dilettantistiche, in attuazione della risoluzione 7-00494 approvata all'unanimità dalla IX Commissione il 29 settembre 2020;

p) al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario, istituire un fondo pluriennale destinato alla formazione e all'assunzione di macchinisti ferroviari del settore merci, da attribuire alle imprese ferroviarie sotto forma di contributo in conto esercizio;

q) destinare sanzioni, penali o eventuali decurtazioni applicate dalle disposizioni del contratto di servizio ferroviario di media e lunga percorrenza ad

iniziative che riguardino agevolazioni tariffarie rivolte ai giovani per i collegamenti su destinazioni nazionali e l'attivazione di nuovi collegamenti ferroviari.

9/3072/20. Gariglio, Scagliusi, Rixi, Rosso, Nobili, Silvestroni, Stumpo, Tasso, De Girolamo, Rospi, Lupi, Carelli, Marino, Serritella.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento dispone, tra le altre misure, la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti e la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

a garantire il pieno coinvolgimento della Regione Veneto e del Comune di Venezia nelle scelte strategiche che impattano sulle specifiche realtà territoriali.

9/3072/21. Maschio, Ferro, Foti, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento tratta misure inerenti il settore dei trasporti e dispone la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, mo-

toveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta «acqua alta», hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020,

quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

a potenziare il servizio pubblico di collegamento tra il centro di Venezia e le isole circostanti.

9/3072/**22**. Ferro, Bignami, Foti, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento dispone, tra le altre misure, la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

nello specifico è prevista una disposizione di carattere procedurale volta a favorire la definizione della gestione in sicurezza del traffico navale nella laguna di Venezia;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più

aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

ad aprire immediatamente un tavolo permanente di confronto con la Regione Veneto e il Comune di Venezia, insieme alle compagnie di navigazione e le realtà marittime turistiche e commerciali, nonché le rappresentanze dei lavoratori portuali, per coordinare al meglio i tempi e il funzionamento a regime del MOSE.

9/3072/**23**. Lollobrigida, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino, Delmastro Delle Vedove, Osnato, Trancassini.

La Camera,

premesso che:

in particolare, al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, il provvedimento prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale proceda all'esperimento di un concorso di progettazione, secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici, per acquisire proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela am-

bientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020, quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

ad intraprendere, salvaguardando la difesa del patrimonio storico e ambientale unico della città di Venezia, ogni iniziativa necessaria atta a rilanciare in tempi brevi il comparto del turismo nella città lagunare, partendo dal potenziamento del sistema dei trasporti interno e tra il centro e le isole circostanti.

9/3072/**24**. Meloni, Lollobrigida, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento contiene tra le altre, delle disposizioni urgenti volte a prorogare dei termini in scadenza o già scaduti, ma necessari per assicurare l'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e di garantire il diritto alla mobilità delle persone e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale; inoltre, delle disposizioni atte a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna sulla salvaguardia dell'unicità e

delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio;

la città di Venezia ha sofferto come e più di tutte le altre città d'arte italiane, la gravissima crisi economica e il sostanziale azzeramento dei flussi turistici determinati dalla pandemia globale tuttora in corso;

l'auspicio di un rapido ritorno alla normalità, va accompagnato con opportuni interventi che garantiscano aiuti economici sostanziali, insieme ad una visione chiara delle necessità immediate per il rilancio della città lagunare;

gli episodi sempre più frequenti della cosiddetta « acqua alta », hanno evidenziato come Venezia non possa più aspettare i tempi della burocrazia, ma meriti al contrario risposte immediate ed efficaci;

in un'ottica di decentramento funzionale e amministrativo, spetta al Sindaco di Venezia, e per quanto di competenza al presidente della Regione Veneto, individuare, proporre e quando consentito attuare, gli interventi giudicati realmente utili per la cittadinanza, la messa in sicurezza e il rilancio del territorio;

lo stesso problema dell'attracco in laguna delle navi da crociera di grande tonnellaggio, deve essere risolto mettendo a confronto le esigenze della tutela ambientale, con la necessità di un rilancio forte dell'economia e dei flussi turistici;

il collegamento tra le diverse isole di cui si compone la municipalità di Venezia, rappresenta un servizio pubblico essenziale che deve essere garantito e potenziato al massimo livello;

le barriere frangiflutto del MOSE, il cui intervento a regime potrà dare una risposta importante al contenimento degli allagamenti dei quali periodicamente soffre Venezia, deve essere anch'esso coordinato con i tempi della navigazione in laguna, per evitare quei gravi disagi che si sono determinati il 3 ottobre del 2020,

quando le barriere sono rimaste sollevate per 9 ore, determinando prima e dopo un lungo blocco della navigazione marittima commerciale,

impegna il Governo

ad investire ulteriori risorse pari ad 1 miliardo di euro per la messa in sicurezza e il salvataggio della città di Venezia.

9/3072/25. Rizzetto, Vinci.

La Camera,

premesso che:

nello specifico, si prevede l'elaborazione di proposte ideative dei progetti di fattibilità inerenti la realizzazione e la gestione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi che sono adibite al trasporto passeggeri e che abbiano una stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate nonché delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici;

è necessario evidenziare che il porto di Venezia rappresenta uno degli snodi cardine della portualità Nord adriatica e nazionale, con una dotazione infrastrutturale di circa 1.500 ettari di aree operative portuali e industriali, servite da 12 chilometri di banchine, raggiungibili da navi con pescaggi fino a -11,5 m, tutte dotate di raccordi stradali e di 45 km di rete ferroviaria di manovra;

la movimentazione complessiva dei traffici del Porto di Venezia è stata di circa 26,49 milioni di tonnellate al 2018, pari al 5,39 per cento del totale nazionale, mentre il porto di Chioggia ha movimentato circa 1,01 milioni di tonnellate, pari allo 0,21 per cento del totale nazionale;

è di tutta evidenza, dunque, l'urgenza di porre rimedio alle problematiche del porto di Venezia, con un indotto di lavoratori costituito da più di 13.000 persone;

diverse sono le criticità che colpiscono il territorio lagunare a partire dal problema della struttura Mose, ancora non completato, a quello delle grandi navi e le grandi petroliere che via via tagliano pezzi di laguna, costretta ad adattarsi oramai alle necessità delle piccole città galleggianti;

al fine di garantire la rapida esecuzione degli interventi necessari a gestire le diverse e specifiche criticità della città lagunare, sarebbe opportuno attribuire poteri speciali al sindaco di Venezia,

impegna il Governo

a conferire al sindaco di Venezia, al fine di velocizzare la risoluzione delle specifiche e controverse criticità della città lagunare, poteri commissariali straordinari come fatto in occasione della ricostruzione del Ponte Morandi con il sindaco di Genova.

9/3072/**26**. Rotelli, Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge n. 45 del 2021 reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia;

il provvedimento dispone, tra le altre misure, la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

nello specifico è prevista una disposizione inerente il trasporto marittimo di passeggeri con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti;

restano escluse dal decreto altre aree che meriterebbero un intervento chiaro e deciso in materia di collegamenti con la terraferma come Ischia e le altre isole del Golfo di Napoli;

l'isola di Ischia soffre molto spesso di disservizi legati alla ridotta capienza delle navi, alle quali si sommano i disservizi legati alla riduzione del numero e della frequenza delle corse e alla differenza tra le tariffe praticate dai diversi operatori marittimi;

al fine di rendere il servizio di collegamento con la terraferma un vero e proprio diritto dei cittadini alla continuità territoriale, minimizzando i disagi per la popolazione residente sull'isola,

impegna il Governo

ad adottare ogni necessaria iniziativa al fine di pervenire all'adozione di un biglietto unico per i collegamenti tra la terraferma e ciascuna isola del Golfo di Napoli, valido per tutti gli operatori marittimi operanti sulla singola tratta.

9/3072/**27**. Delmastro Delle Vedove, Caiata, Foti, Ferro, Zucconi, Galantino, De Toma, Rachele Silvestri.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia; all'articolo 2, in particolare, è contenuta la proroga al 30 settembre 2021 del termine entro il quale deve essere completato il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi;

appare evidente che la stagione estiva, ormai alle porte, registrerà una crescita importante in termini di presenza del numero di imbarcazioni nei nostri

mari. Queste ultime si aggiungeranno a quelle, non meno importanti, operanti tutto l'anno (charter, imbarcazioni a noleggio, natanti per lezioni di apprendimento, e altro);

nella grande maggioranza dei casi, il documento necessario per poter condurre, nel rispetto delle regole, le imbarcazioni in parola è la patente nautica; la normativa in materia richiede specifiche visite mediche di idoneità psicofisica, specificando inoltre che le stesse possano essere effettuate presso le sole strutture pubbliche;

tuttavia, essendo tali strutture impegnate, a causa dell'emergenza pandemica, su altri fronti (quello delle vaccinazioni in primis), si determina uno slittamento temporale in avanti degli accertamenti richiesti per le patenti nautiche: per questo, è più che mai opportuno ampliare il perimetro dei soggetti/enti abilitati a svolgere tali visite sanitarie;

in passato, infatti, tale possibilità era riconosciuta anche ai gabinetti medici presso le autoscuole e le scuole nautiche, alle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (ex Legge 8 agosto 1991, n. 264 – Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto), agli studi medici, vale a dire a tutte quelle strutture in cui vengono svolte le visite mediche per le patenti di guida;

si rileva, inoltre, che qualora si attendesse la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* delle modifiche relative al decreto 29 luglio 2008 n. 146, recante il Codice della nautica da diporto, sarebbe necessario attendere ulteriori mesi senza risultati concreti;

peraltro, in conclusione, tale ampliamento dei soggetti abilitati all'effettuazione delle visite mediche per l'idoneità psicofisica con riferimento alle patenti nautiche, si porrebbe in linea con la risposta data lo scorso 17 marzo presso la IX Commissione Trasporti della Camera all'interrogazione a risposta immediata

n. 5-05315 Nobili: Mancata emanazione del decreto attuativo in materia di visite mediche per le patenti nautiche: « Nell'evidenziare che gli Uffici del Ministero stanno predisponendo lo schema di regolamento, si rappresenta che, nelle more, le visite di idoneità medica, stante il chiaro tenore del citato articolo 59, comma 1, lettera i), potranno essere effettuate anche presso gabinetti medici e da personale medico in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti di guida »,

impegna il Governo

a estendere la possibilità di effettuare le visite mediche di idoneità psicofisica per le patenti nautiche anche ai gabinetti medici presso le autoscuole e le scuole nautiche, alle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, agli studi medici, e a tutte quelle strutture in cui vengono svolte le visite mediche per le patenti di guida.

9/3072/28. Silvestroni, Rotelli, Albano, Frassinetti.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 3 del presente provvedimento, modificato presso il Senato, prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale proceda all'esperimento di un concorso di progettazione, secondo quanto previsto dal codice dei contratti pubblici, al fine di acquisire proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica volti a contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna al fine di salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di tale territorio;

prima della crisi connessa alla pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa

4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti;

in base allo studio di Ca' Foscari « L'impatto economico della crocieristica a Venezia » infatti, sono 280 i milioni di euro all'anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26 per cento al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione « *homeport* » del Porto di Venezia;

sempre nello studio sopra citato è indicato come la spesa media di un crocierista a Murano in un negozio di vetri artistici sia di 1500 euro;

la qualità secolare dei prodotti di Murano sono simbolo dell'identità di Venezia e rappresentano anche il futuro per innovazione e design, nonché un forte attrattore turistico,

impegna il Governo

ad adottare qualsiasi iniziativa volta alla valorizzazione del turismo a Venezia, anche di natura crocieristica a basso impatto, e nell'isola di Murano.

9/3072/**29**. Mollicone, Silvestroni, Rotelli.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia; all'articolo 2, in particolare, è contenuta la proroga al 30 settembre 2021 del termine entro il quale deve essere completato il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi;

sull'argomento patenti spesso si ritorna perché ci sono delle incongruenze che creano, spesso, non pochi problemi di gestione di attività di pubblica utilità: l'attività per la raccolta dei rifiuti urbani è una di queste:

tale attività richiede l'utilizzo di mezzi con massa differente; sia fino a 3,5 tonnellate; sia da 3,5 a 7 tonnellate; e, a volte, anche masse superiori; questo comporta la necessità di avere a disposizione personale dotato sia di patente « B » che di patente « C » e/o superiore;

per questo motivo, le società dei servizi di igiene ambientale si trovano in grande difficoltà nella ricerca di personale con tali caratteristiche. Inoltre, poiché si stima per i prossimi anni che il personale munito di patenti adeguate allo scopo « in uscita » sarà maggiore rispetto a quello « in entrata », vi è fondato timore, se non addirittura un allarme, per l'intero comparto;

a dimostrazione di quanto appena affermato, basti pensare che, a partire dal 2010, si sono ridotti del 48 per cento i candidati al conseguimento di patenti C. Dall'altro lato, però, la richiesta del settore risulta in costante crescita, soprattutto per effetto dei servizi di raccolta « porta a porta ». I fattori incidenti su tale diminuzione sono molteplici: alti costi per il conseguimento di patenti superiori: si parla di circa 3.000,00 Euro per la sola patente C; bassa percentuale di candidati che superano l'esame (soprattutto la parte teorica); alti costi per l'ottenimento della « Carta di qualificazione del conducente » (CQC) e difficoltà a superare l'esame conseguente; percentuale di errori ammessi in sede di esame che non può superare il 10 per cento del totale delle domande, contro il 20 per cento di altre abilitazioni simili; tempi necessari per arrivare all'ottenimento dell'abilitazione (mediamente più di un anno; contro le poche settimane dei paesi confinanti con l'Italia);

tale problematica va a intaccare la certezza di esecuzione del servizio di pubblica utilità di raccolta rifiuti,

impegna il Governo

a estendere anche al personale dotato di sola patente di categoria « B » l'abilitazione a condurre i veicoli di massa complessiva tra 3,5 e 7,5 Ton, dotati di attrezzatura specifica per l'espletamento dei servizi di igiene ambientale sul territorio.

9/3072/**30**. Osnato, Trancassini, Rotelli, Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge C, 3072 di conversione del decreto-legge 1/4/2021 n. 45 reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo;

il provvedimento tratta misure inerenti il settore dei trasporti e dispone la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare

il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

nello specifico, una delle priorità è certamente quella di tutelare il patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia. È in quest'ottica che all'articolo 3 si prevede che l'Autorità portuale del Mare Adriatico settentrionale proceda ad indire un concorso di progettazione di idee e progetti di fattibilità tecnica ed economica

per fare in modo di conciliare l'attività crocieristica con la tutela ambientale ed artistica della laguna,

impegna il Governo

a rafforzare le misure di sicurezza a tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia per evitare che possano accadere, come in passato, incidenti che vedano coinvolte le grandi navi da crociera.

9/3072/**31**. Frassinetti, Bucalo, Rachele Silvestri, De Toma.

La Camera,

premesso che:

il 18 febbraio 2021 sono stati pubblicati i bandi di gara per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto di continuità marittima sulle linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Termoli-Tremiti;

la procedura è stata curata da Invitalia, anche quale estensore materiale del bando;

la Federazione delle Associazioni Sarde in Italia – che organizza settanta circoli di emigrati sardi, con 33.000 iscritti – ha lamentato, anche formalmente nei confronti di Invitalia, la definizione di « residenti », come anche riportata all'articolo 5 del capitolato tecnico, problema peraltro già reso noto dalla medesima Associazione in precedenza nel corso del convegno nazionale sulla « continuità territoriale », organizzato il 15 febbraio 2020, appena prima della emergenza pandemica, con una nutrita partecipazione di parlamentari, consiglieri regionali e operatori del settore nonché docenti universitari;

in particolare, secondo Invitalia, devono considerarsi residenti esclusivamente i cittadini comunitari o extracomunitari aventi la residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico,

muniti di idonea documentazione in corso di validità, presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave;

la suindicata definizione risulta palesemente discriminatoria, e perciò inapplicata da molti anni, in quanto resterebbero esclusi dai medesimi benefici i soggetti nati in Sardegna, non residenti, appartenenti alla categoria dei non dipendenti, vale a dire, tra i tanti: i pensionati, gli artigiani e i commercianti, i lavoratori con partita IVA, i disoccupati, i giovani stagisti o apprendisti, gli studenti universitari temporaneamente obbligati ad avere la residenza fuori Sardegna;

come anche suggerito dalla stessa Federazione, la suindicata clausola andrebbe sostituita con la più generale formula: « nonché i cittadini nati in Sardegna e ivi non residenti »,

impegna il Governo

a sostituire, nei prossimi bandi che saranno pubblicati per l'affidamento della continuità marittima, la suindicata espressione di carattere chiaramente discriminatorio con altra che consenta l'accesso al beneficio in questione a tutti i cittadini nati in Sardegna, senza imporre alcun vincolo di residenza.

9/3072/**32**. Montaruli, Deidda, De Toma, Rachele Silvestri, Vinci, Marino.

La Camera,

premesso che:

il 18 febbraio 2021 sono stati pubblicati i bandi di gara per l'affidamento in concessione del servizio di trasporto di continuità marittima sulle linee Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Termoli-Tremiti;

la procedura è stata curata da Invitalia, anche quale estensore materiale del bando;

la Federazione delle Associazioni Sarde in Italia – che organizza settanta circoli di emigrati sardi, con 33.000 iscritti – ha lamentato, anche formalmente nei confronti di Invitalia, la definizione di « residenti », come anche riportata all'articolo 5 del capitolato tecnico, problema peraltro già reso noto dalla medesima Associazione in precedenza nel corso del convegno nazionale sulla « continuità territoriale », organizzato il 15 febbraio 2020, appena prima della emergenza pandemica, con una nutrita partecipazione di parlamentari, consiglieri regionali e operatori del settore nonché docenti universitari;

in particolare, secondo Invitalia, devono considerarsi residenti esclusivamente i cittadini comunitari o extracomunitari aventi la residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità, presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave;

la suindicata definizione risulta palesemente discriminatoria, e perciò inapplicata da molti anni, in quanto resterebbero esclusi dai medesimi benefici i soggetti nati in Sardegna, non residenti, appartenenti alla categoria dei non dipendenti, vale a dire, tra i tanti: i pensionati, gli artigiani e i commercianti, i lavoratori con partita IVA, i disoccupati, i giovani stagisti o apprendisti, gli studenti universitari temporaneamente obbligati ad avere la residenza fuori Sardegna;

come anche suggerito dalla stessa Federazione, la suindicata clausola andrebbe sostituita con la più generale formula: « nonché i cittadini nati in Sardegna e ivi non residenti »,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di sostituire, nei prossimi bandi che saranno pubblicati per

l'affidamento della continuità marittima, la suindicata espressione di carattere chiaramente discriminatorio con altra che consenta l'accesso al beneficio in questione a tutti i cittadini nati in Sardegna, senza imporre alcun vincolo di residenza.

9/3072/**32**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Montaruli, Deidda, De Toma, Rachele Silvestri, Vinci, Marino.

La Camera,

premesso che:

la compagnia Cin-Tirrenia il 27 ottobre 2020 ha annunciato che intende assicurare l'operatività della tratta Civitavecchia-Arbatax (Tortoli) almeno fino al 28 febbraio 2021, vale a dire fino alla scadenza della proroga della convenzione per la continuità territoriale marittima, originariamente prevista per il 18 luglio 2020;

l'attuale regime di continuità territoriale marittima è stato più volte è stato prorogato, a causa sia dell'emergenza sanitaria tuttora in atto, sia di ulteriori, altri ritardi di varia natura, mentre, recentemente, si è conclusa negativamente la procedura aperta per l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra Civitavecchia, Arbatax e Cagliari e viceversa, con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima;

Invitalia ha pubblicato l'esito della mancata aggiudicazione dell'appalto, i cui termini sono scaduti lo scorso 20 aprile, con la seguente motivazione; non sono pervenute o sono state tutte respinte le offerte o domande di partecipazione;

quale che sia la soluzione che il Governo intenderà adottare, il Porto di Arbatax dovrà necessariamente trovare adeguata tutela, anche in ragione dell'indubbia importanza e centralità del medesimo scalo, tenuto conto anche del fatto che, negli anni, sono state investite cospicue risorse per la ristrutturazione e l'ampliamento delle strutture, al fine di poter

ospitare i maxi-traghetti utilizzati nelle tratte da e per Genova e Civitavecchia;

recentemente, il presidente di Confindustria Sardegna Centrale, Giovanni Bitti, al fine di scongiurare un'eventuale disimpegno della Tirrenia nel porto in questione, ha evidenziato la rilevanza strategica dello scalo e delle relative rotte commerciali e turistiche – segnalando, tra le altre cose, che nel 2019 sono transitati 5.788.487 tonnellate di merci, nonché 22.305 passeggeri in arrivo e 18.677 in partenza – chiedendo, conseguentemente, la predisposizione di una strategia a lungo termine per il rilancio dello stesso scalo, che preveda diversi, ingenti investimenti, nonché una gestione incisiva;

la stessa amministrazione comunale di Tortolì, col supporto della regione Sardegna, ha richiesto, più volte, non solo la tutela della tratta Arbatax-Civitavecchia, ma un incremento delle tratte disponibili, anche in relazione all'effettiva richiesta dell'utenza, tenuto conto che il porto di Arbatax rappresenta un'infrastruttura fondamentale per l'Ogliastra, in ragione della sua centralità per l'intera costa orientale della Sardegna,

impegna il Governo

nella stesura della prossima convenzione, al fine di tutelare l'infrastruttura in questione, a prevedere sia adeguate garanzie per il mantenimento e il potenziamento delle tratte attualmente attive, sia a valutare ogni opportuna iniziativa al fine di includere il porto di Arbatax all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, quale porto di rilevanza strategica per l'intero territorio regionale e nazionale.

9/3072/**33**. Deidda, Caiata, Donzelli, Gemmato, Lucaselli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e

per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna;

l'articolo 1 del provvedimento, in particolare, contiene disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori, prevedendo che continuano ad applicarsi le disposizioni della convenzione stipulata con Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. per il trasporto marittimo con la Sardegna, la Sicilia e le Isole Tremiti;

la legge 18 luglio 1957, n. 614, ha disciplinato l'organizzazione della navigazione sui Laghi Maggiore, di Como e di Garda, autorizzando il Ministero dei trasporti a gestire direttamente i servizi pubblici di linea sui predetti laghi, mediante apposito gestore;

l'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che, in attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382, ha disciplinato il trasferimento alle regioni ed agli Enti locali di funzioni amministrative dello Stato, ha disposto la delega alle regioni delle funzioni amministrative sulle aree del demanio lacuale e fluviale;

l'articolo 11 del decreto legislativo 422/1997 ha previsto il trasferimento alle Regioni interessate del servizio di navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Garda, previo risanamento tecnico economico, da finanziare con i fondi e le modalità di cui all'articolo 2 della legge n. 194/1998, e previa intesa delle Regioni medesime con i Ministeri competenti per l'approvazione del piano di risanamento;

tale intesa, tuttavia, non è mai stata raggiunta a causa delle differenti visioni in merito alla definizione delle risorse finanziarie da destinare al servizio,

impegna il Governo

a provvedere al risanamento tecnico economico della Gestione della navigazione

lacuale per i laghi di Como, Garda e Maggiore, e, in esito allo stesso, ad assumere le iniziative necessarie per il completamento del processo di regionalizzazione della medesima gestione.

9/3072/**34**. Butti, Foti, Bignami, Albano, Vinci, Bellucci, Lucaselli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame intende coniugare la tutela del traffico mercantile e crocieristico, del territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio;

l'articolo 3 comma 1 del provvedimento prevede, entro sessanta giorni dalla sua entrata in vigore, un concorso di idee volte alla realizzazione di proposte ideative e di progetti dedicati alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici;

tempi per la realizzazione della nuova opera non saranno brevi considerando le fasi necessarie dall'ideazione alla cantierizzazione;

il traffico navale comporta, oltre al moto ondoso legato al loro passaggio, anche un incremento di emissioni e rilascio di polveri sottili;

uno studio pubblicato il 27 febbraio 2020 dall'Università Ca' Foscari Venezia sulle nanoparticelle emesse dal traffico marittimo nella città ha dimostrato che gli scarichi delle imbarcazioni incidono tra il 7 e il 9 per cento delle nanoparticelle, con diametro inferiore a 1 micron (un decimillesimo di millimetro);

il risultato dello studio citato sopra, realizzato grazie al programma Interreg Italia-Croazia, all'interno del progetto ECOMOBILITY, ha contribuito ad espandere la conoscenza scientifica sull'inquinamento atmosferico a Venezia, una delle città più colpite in Italia dal fenomeno dello smog perseguendo la sostenibilità ambientale del trasporto stradale e navale in aree costiere, mediante un approccio eco-compatibile,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di creare un tavolo che coinvolga il Ministero della Transizione Ecologica, la Regione Veneto, il Comune di Venezia, le autorità portuali e gli armatori al fine di stabilire un piano dedicato a calmierare o compensare le esternalità negative dal traffico navale all'interno della laguna, in particolare per quanto concerne le emissioni.

9/3072/**35**. Mantovani, Foti, Butti, Bignami, Bellucci, Lucaselli.

La Camera,

premessi che:

la risoluzione del problema « grandi navi » è un problema urgente, il nodo del traffico crocieristico fa parte a pieno titolo del problema della salvaguardia della città che costituisce una questione di preminente interesse nazionale, un problema con il quale facciamo i conti da anni, senza però aver individuato una soluzione;

sono trascorsi quasi dieci anni, dal decreto Clini-Passera del 2012, che prevede l'estromissione dal Bacino di San Marco delle navi con stazza superiore alle 40 mila tonnellate. Prima che la crisi dovuta alla pandemia azzerasse il traffico crocieristico, passavano navi fino a 96 mila tonnellate, che riprenderanno a transitare,

a partire dal 5 giugno. In dieci anni sono state presentate diverse soluzioni, ma l'alternativa ancora non è arrivata;

il decreto-legge in esame stabilisce di indire, entro due mesi, un concorso internazionale di idee per individuare la migliore soluzione, con l'obiettivo di salvaguardare un patrimonio ambientale e urbanistico unico al mondo quali sono Venezia e la sua laguna. Stabilisce inoltre l'ambito entro cui dovranno agire i partecipanti al concorso, vale a dire la realizzazione di un porto « fuori delle aree protette della laguna », che ospiti le Grandi Navi da crociera e le navi commerciali transoceaniche. Si tratta di una prospettiva di grande interesse che potrebbe tradursi in una piattaforma *off-shore*, destinata a servire l'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico a tutto il quadrante del Nordest;

è necessario dare maggiore impulso alle soluzioni provvisorie già indicate dal « Comitato » per allontanare dalla città le navi da crociera superiori alle 40 mila tonnellate; l'ultimo aveva indicato le soluzioni temporanee nell'area della Prima zona industriale di Porto Marghera, al momento non si è potuto procedere anche a causa delle disposizioni anti-Covid,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative di propria competenza volte:

contestualmente al concorso di idee, ad attuare in tempi rapidi, la fase transitoria per allontanare le navi dal Bacino di San Marco e dal Canale della Giudecca;

superate le disposizioni anti-Covid, ad accelerare sulle soluzioni temporanee indicate dal « Comitato »;

a impedire lo scavo di nuovi canali;

a mantenere la Stazione Marittima per le navi di Classe Venezia già descritte dal PAT., tenendo perciò in considerazione la stazza lorda, l'impatto sui fondali, sulle

fondazioni dei palazzi, delle emissioni in atmosfera e tutti i parametri ambientali e relativi alla sicurezza.

9/3072/**36**. Pellicani, De Menech, Zardini, Pezzopane, Morgoni, Braga.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia;

nello specifico il provvedimento tratta norme tutte inerenti al settore trasporti, quali la proroga delle concessioni per il trasporto marittimo di passeggeri con Sardegna, Sicilia e isole Tremiti; la proroga del termine per completare il passaggio alle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi; la realizzazione di un concorso di idee relativo al traffico crocieristico nella laguna di Venezia;

si tratta di misure inerenti il settore dei trasporti e finalizzate al potenziamento dei collegamenti con le isole nel

rispetto della salvaguardia delle unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale;

è di tutta evidenza, dunque, l'urgenza di porre rimedio alle problematiche legate al turismo e al potenziamento delle vie di collegamento con tutte le isole;

diverse sono le criticità che colpiscono il territorio delle isole minori anche della Regione Siciliana, duramente provata economicamente dagli effetti della pandemia che ne ha limitato fortemente gli spostamenti all'interno e all'esterno con le altre regioni e isole limitrofe;

occorre garantire la rapida esecuzione degli interventi necessari a gestire le diverse e specifiche criticità delle isole minori, limitrofe alla regione Siciliana,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di:

individuare modalità di sostegno economico per i comuni di transito verso le isole minori e i porti delle isole minori, anche della Regione Siciliana;

supportare i porti marittimi delle isole minori anche della Regione Siciliana, al fine di salvaguardare il patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio.

9/3072/**37**. Bucalo, Silvestroni, Rotelli.

TESTO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PARLAMENTARE: ANDREA ROMANO ED ALTRI; POTENTI ED ALTRI; BERTI ED ALTRI: ISTITUZIONE DI UNA COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE CAUSE DEL DISASTRO DELLA NAVE « MOBY PRINCE » (DOC. XXII, NN. 47-49-51-A)

Doc. XXII, nn. 47-49-51-A – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL TESTO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PARLAMENTARE

Art. 1.

(Istituzione, competenze e durata della Commissione)

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince », di seguito denominata « Commissione », al fine di accertare le cause della collisione del traghetto « Moby Prince » con la petroliera « Agip Abruzzo », avvenuta il 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno, e le circostanze della morte di centoquaranta persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio in conseguenza della collisione.

2. La Commissione, in particolare, ha il compito di:

a) ricercare e valutare eventuali nuovi elementi che possano integrare le conoscenze sulle cause e sulle circostanze del disastro del traghetto « Moby Prince », acquisite dalla Commissione parlamentare di inchiesta istituita nella XVII legislatura con deliberazione del Senato della Repubblica

il 22 luglio 2015, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 24 luglio 2015;

b) accertare eventuali responsabilità in ordine ai fatti di cui al comma 1 riconducibili ad apparati, strutture od organizzazioni comunque denominati ovvero a persone;

c) accertare con la massima precisione le circostanze della collisione tra il traghetto Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo, le comunicazioni radio intercorse tra soggetti pubblici e privati nelle giornate del 10 e 11 aprile 1991, i tracciati radar e le rilevazioni satellitari di qualsiasi provenienza riguardanti il tratto di mare prospiciente il porto di Livorno nelle stesse giornate;

d) verificare fatti, atti e condotte commissive od omissive che abbiano costituito o costituiscano ostacolo, ritardo o difficoltà per l'accertamento giurisdizionale delle responsabilità relative al disastro della nave « Moby Prince »;

e) esaminare le procedure, le modalità e i mezzi con cui sono stati organizzati e attuati i soccorsi in mare, le circostanze nelle quali essi sono stati condotti e ogni altro fatto utile a individuare eventuali responsabilità di individui o enti pubblici o privati in ogni fase, anche successiva allo svolgimento degli eventi;

f) accertare eventuali correlazioni tra l'incidente ed eventuali traffici illegali di armi, combustibili, scorie e rifiuti tossici avvenuti nella notte del 10 aprile 1991 nella rada di Livorno, a partire dalla documentazione acquisita nel corso dei lavori della Commissione parlamentare di inchiesta di cui alla lettera a);

g) valutare i termini dell'accordo armatoriale sottoscritto a Genova il 18 giugno 1991 tra la Navigazione arcipelago maddalenino (Nav.Ar.Ma) Spa, l'Unione mediterranea di sicurtà e *The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited* da una parte e, dall'altra, l'ENI Spa, la Società nazionale metanodotti (SNAM), l'AGIP, la Padana assicurazioni Spa e l'*Assuranceforeningen Skuld*, con particolare riferimento alle perizie in forza delle quali furono determinati gli importi erogati alle compagnie armatrici e ai familiari delle vittime.

3. La Commissione conclude i propri lavori entro la fine della XVIII legislatura.

4. La Commissione presenta alla Camera una relazione annuale sulla sua attività e, al termine dei suoi lavori, una relazione finale sulle conclusioni dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

Doc. XXII, nn. 47-49-51-A – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL TESTO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PARLAMENTARE

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venti deputati, nominati dal Presidente della

Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo.

2. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convoca la Commissione per la sua costituzione.

3. La Commissione, nella prima seduta, elegge il presidente, due vicepresidenti e due segretari. Si applicano le disposizioni dell'articolo 20, commi 2, 3 e 4, del Regolamento della Camera dei deputati.

Doc. XXII, nn. 47-49-51-A – Articolo 3

ARTICOLO 3 DEL TESTO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PARLAMENTARE

Art. 3.

(Poteri e limiti della Commissione)

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. La Commissione non può adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

3. Per le audizioni a testimonianza rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 366 a 384-bis del codice penale.

4. Per il segreto di Stato nonché per i segreti d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

Doc. XXII, nn. 47-49-51-A – Articolo 4**ARTICOLO 4 DEL TESTO UNIFICATO
DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PAR-
LAMENTARE****Art. 4.***(Richiesta di atti e documenti)*

1. La Commissione ha facoltà di acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, anche se coperti da segreto.

2. Sulle richieste a essa rivolte l'autorità giudiziaria provvede ai sensi dell'articolo 117 del codice di procedura penale. L'autorità giudiziaria può trasmettere copie di atti e di documenti anche di propria iniziativa.

3. La Commissione ha altresì facoltà di acquisire copie di atti e di documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari. La Commissione acquisisce ed esamina la documentazione raccolta e le relazioni presentate dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera a).

4. Quando gli atti o i documenti siano stati assoggettati al vincolo di segreto funzionale da parte delle competenti Commissioni parlamentari di inchiesta, tale segreto non può essere opposto alla Commissione.

5. La Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti acquisiti o trasmessi in copia ai sensi dei commi 1, 2, 3 e 4 siano coperti dal segreto.

6. La Commissione ha facoltà di acquisire da organi e uffici della pubblica amministrazione copie di atti e di documenti da essi custoditi, prodotti o comunque acquisiti in materia attinente all'oggetto dell'inchiesta.

7. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad

altre istruttorie o inchieste in corso. Devono comunque essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

Doc. XXII, nn. 47-49-51-A – Articolo 5**ARTICOLO 5 DEL TESTO UNIFICATO
DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PAR-
LAMENTARE****Art. 5.***(Obbligo del segreto)*

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale addetti alla Commissione stessa e ogni altra persona che collabora con essa o compie o concorre a compiere atti d'inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio sono obbligati al segreto, anche dopo la cessazione dell'incarico, per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 4, commi 5 e 7.

2. La violazione dell'obbligo di cui al comma 1 e la diffusione, in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, di atti o documenti del procedimento di inchiesta coperti dal segreto o dei quali è stata vietata la divulgazione sono punite a norma delle leggi vigenti.

Doc. XXII, nn. 47-49-51-A – Articolo 6**ARTICOLO 6 DEL TESTO UNIFICATO
DELLE PROPOSTE DI INCHIESTA PAR-
LAMENTARE****Art. 6.***(Organizzazione interna)*

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Com-

missione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre modifiche alle norme regolamentari.

2. Le sedute della Commissione sono pubbliche. La Commissione può deliberare di riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria nonché di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie, di soggetti interni o esterni all'amministrazione dello Stato autorizzati, ove occorra e con il loro consenso, dagli organi a ciò deputati e dai Ministeri competenti. Con il regolamento interno di cui al comma 1 è stabilito il

numero massimo di collaborazioni di cui può avvalersi la Commissione.

4. Per lo svolgimento dei propri compiti la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

5. La Commissione cura l'informatizzazione dei documenti acquisiti e prodotti nel corso della propria attività.

6. Le spese per il funzionamento della Commissione sono stabilite nel limite massimo di 50.000 euro annui e sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

**Iniziativa di competenza in relazione a notizie emerse nell'ambito di un'inchiesta giornalistica che vede coinvolto il sottosegretario di Stato Claudio Durigon
— 3-02263**

COLLETTI, MASSIMO ENRICO BARONI, CABRAS, CORDA, FORCINITI, GIULIODORI, MANIERO, PAXIA, PAOLO NICOLÒ ROMANO, SAPIA, SPESSOTTO, TESTAMENTO, TRANO e VALLASCAS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

in questi giorni l'onorevole Claudio Durigon, Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, nonché coordinatore regionale della Lega nel Lazio, è finito al centro dell'inchiesta giornalistica *Follow the money* realizzata da *Blackstair*, il team investigativo di *Fanpage.it*, per un video ripreso da una telecamera nascosta durante una cena con dei responsabili di alcune società di formazione, in cui l'onorevole Durigon afferma: « Quello che indaga della Guardia di Finanza... il Generale... lo abbiamo messo noi »;

nel video in questione l'onorevole Durigon confida agli interlocutori di non preoccuparsi delle indagini della magistratura, riguardanti il « caso » della truffa da 49 milioni, che coinvolgono il suo partito, la Lega;

nell'inchiesta di *Fanpage* viene anche ricostruita tutta la carriera dell'onorevole

Durigon, che prima di essere eletto deputato è arrivato a ricoprire la carica di vicesegretario del sindacato Ugl;

nella stessa inchiesta vengono gettate, a giudizio degli interroganti, altresì, ombre inquietanti su tale carriera politica, che si accompagna a intrecci sindacali e locali quanto meno dubbi e discutibili, cominciata proprio quando la Lega era in difficoltà economica per il blocco dei conti nell'ambito dell'inchiesta sui 49 milioni di euro, sostenuta in questa crisi da Durigon attraverso il suo sindacato;

l'inchiesta di *Fanpage* racconta come il sindacato abbia fornito alla Lega degli uomini, nelle aree in cui il partito cercava di radicarsi politicamente, fornendo supporto durante eventi pubblici, persino la sede del *team social* di Salvini;

tale inchiesta pone anche l'attenzione sui conti del sindacato di Durigon, mai resi pubblici, e della sua reale rappresentatività in termini di iscritti, caso su cui sta indagando la procura di Roma;

le esternazioni dell'onorevole Durigon riguardo a un millantato « controllo » delle indagini e dei processi portati avanti dalla Guardia di finanza rispetto al suo partito gettano, ad avviso degli interroganti, un'ombra sull'imparzialità e sull'incorrutibilità dell'immagine di tale Corpo dello Stato;

l'onorevole Durigon è Sottosegretario per l'economia e le finanze, cui la Guardia

di finanza afferisce, danneggiando fortemente l'immagine pubblica dell'intero Ministero di riferimento;

tale comportamento non sarebbe riconducibile ai principi costituzionali che riconoscono espressamente il dovere dei cittadini di adempiere le funzioni pubbliche con disciplina e onore —:

se il Presidente del Consiglio dei ministri intenda promuovere iniziative di competenza, a tutela del pubblico interesse e delle istituzioni coinvolte, con l'urgenza determinata dalla eccezionale gravità della vicenda, compreso l'invito all'onorevole Durigon a rassegnare le dimissioni da Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze. (3-02263)

Intendimenti in ordine al riavvio del settore del wedding, anche in relazione alla possibile rimodulazione o cancellazione del « coprifuoco » — 3-02264

OCCHIUTO, D'ATTIS, RUGGIERI, SIRACUSANO, SPENA e MARROCCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il comparto del *wedding* è composto da novantamila imprese e partite Iva e da un milione di lavoratori tra diretti e indiretti. Una filiera italiana composta da circa 30 figure professionali specializzate, che nel 2019 valeva oltre 15 miliardi di euro nel solo settore dei matrimoni, 33 miliardi nel comparto eventi e un indotto globale valutato in oltre 60 miliardi di euro;

il solo *destination event* internazionale, eventi svolti in Italia da clienti stranieri, ha attratto in Italia 1,5 milioni di presenze nel 2019, in circa 10.000 eventi, in particolare matrimoni;

nel 2020 si è assistito alla cancellazione di circa l'80 per cento degli eventi previsti e la perdita del fatturato si è attestata tra l'85 e il 95 per cento;

il comparto del *wedding* necessita di adeguata pianificazione degli eventi. È ne-

cessario sapere entro la prima quindicina di maggio la data per le riaperture, per poter programmare il mese di giugno, cioè uno dei mesi di maggiore importanza in termini di fatturato. In assenza di certezze le prospettive per il 2021 sono estremamente negative;

nel cosiddetto « decreto riaperture », n. 52 del 2021, non ci sono modifiche alle misure restrittive precedentemente assunte relativamente alle « feste nei luoghi al chiuso e all'aperto (...) conseguenti alle cerimonie civili e religiose »;

un ulteriore elemento di intralcio al riavvio del comparto *wedding*, come peraltro del settore della ristorazione, è costituito dal « coprifuoco » alle 22. È fondamentale ripensare la misura del « coprifuoco », anche sulla base dell'avanzamento della campagna vaccinale e del tasso di occupazione delle terapie intensive, per restituire libertà ai cittadini e permettere alle attività economiche di lavorare. Peraltro la riduzione del tempo disponibile per tali attività aumenta i rischi di assembramento;

su iniziativa delle associazioni del *wedding* la Conferenza delle regioni ha messo a punto un protocollo contenente le linee guida per tenere in sicurezza, sia all'aperto che al chiuso, le feste e le celebrazioni, con l'obiettivo di consentirne lo svolgimento dal 1° giugno 2021;

diversi esponenti del Governo hanno fatto presente che la certificazione verde consente gli spostamenti a chi è vaccinato, ha fatto il tampone o è guarito dal Covid, dunque non ha senso tener chiuso il settore del *wedding*;

sarebbe opportuno introdurre una detrazione d'imposta Irpef specifica per favorire l'afflusso di nuove risorse verso queste attività duramente provate dal *lockdown* —:

se non ritenga opportuno, sulla base di quanto esposto in premessa adottare quanto prima le misure necessarie a consentire il riavvio del settore del *wedding*, per dare adeguate certezze temporali ed

economiche agli operatori, valutando altresì lo spostamento alle 24 o la cancellazione del « coprifuoco » da metà maggio 2021. (3-02264)

Iniziativa, anche normative, volte a garantire con urgenza adeguate tutele ai lavoratori e a contrastare infortuni e morti sul lavoro – 3-02265

EPIFANI e FORNARO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

si è chiusa con un bilancio di undici lavoratori morti sul posto di lavoro la settimana che ha visto tutta Italia piangere la scomparsa di Luana D’Orazio, vittima il 3 maggio 2021 di un terribile incidente in un’azienda tessile di Montemurlo, in provincia di Prato;

non basta più il cordoglio, è tempo di agire. È importante intervenire sulla prevenzione: attualmente esiste una carenza di controlli e di coordinamento tra i vari organismi chiamati a vigilare sul posto di lavoro, tanto da creare inefficienza, duplicazioni e assenza di dati;

bisogna investire sulla formazione, non solo dei delegati alla sicurezza ma anche dei titolari e del *management* delle aziende;

l’attuale modello assicurativo si basa su un sistema di incentivazione della prevenzione attraverso un sistema di *bonus/malus* per cui chi è più virtuoso paga meno contributi. Questo sistema ha portato più di qualche datore di lavoro ad omettere la denuncia di infortuni o malattie: occorre intervenire con forme di supporto a favore dell’implementazione delle buone prassi e con il trasferimento delle competenze;

c’è un rapporto tra il numero di infortuni e di incidenti sul lavoro e l’andamento dell’economia. Nella prospettiva di una ripresa dell’attività economica dopo la crisi causata dalla pandemia da Co-

vid-19 il tema della sicurezza sul lavoro, indipendentemente dalle tipologie contrattuali, assume particolare urgenza;

nel Piano nazionale di ripresa e resilienza presentato alla Commissione europea si fa riferimento al rafforzamento dell’Ispettorato nazionale del lavoro con nuove assunzioni, ma non basta. Serve maggiore raccordo tra l’Ispettorato e le Asl, che, attraverso il servizio prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro, operano con l’obiettivo di promuovere la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro e di prevenire gli infortuni e le malattie professionali. Inoltre, le risorse per l’innovazione che vengono date alle aziende, anche attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza, devono essere vincolate all’adozione di misure sulla sicurezza attraverso l’utilizzo di tecnologie avanzate e una corretta organizzazione del lavoro;

il Piano nazionale di ripresa e resilienza prevede grandi investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture. In questo contesto è in atto nel Paese un dibattito sulla deregolamentazione: è bene evitare che la logica della semplificazione intervenga sulle condizioni del lavoro, smantellando regole e diritti. In questa fase più che mai bisogna puntare su dignità e sicurezza dei lavoratori —:

quali iniziative, anche normative, il Governo intenda mettere in atto al fine di garantire con urgenza tutele a chi lavora e contrastare infortuni e morti sul lavoro. (3-02265)

Iniziativa, anche in seno al Consiglio europeo, in relazione alle possibili ulteriori proroghe e modifiche sia del Quadro temporaneo per gli aiuti di Stato, sia della sospensione del Patto di stabilità e crescita, nonché in merito ad una riforma delle regole fiscali nell’ambito dell’Unione economica e monetaria – 3-02266

COLANINNO, MARCO DI MAIO, MARRATTIN, FREGOLENT, UNGARO, OC-

CHIONERO e VITIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

l'emergenza da Covid-19 rappresenta una grave minaccia per la salute pubblica a livello mondiale, ma anche un grave *shock* per tutte le economie e per quella italiana in particolare;

tra le misure adottate a sostegno dell'economia dell'Unione europea rientra l'adozione di norme flessibili in materia di aiuti di Stato e la sospensione del Patto di stabilità e crescita;

con la comunicazione della Commissione « *Temporary framework for State aid measures to support the economy in the current COVID-19 outbreak* — COM 2020/C 91 I/01 », gli Stati membri sono stati autorizzati ad adottare misure di sostegno all'economia in deroga alla disciplina ordinaria sugli aiuti di Stato;

da ultimo, il 28 gennaio 2021, la Commissione europea con la C 2021/C 34/06, ha prorogato al 31 dicembre 2021 il quadro delle misure di aiuto (sia quelle in scadenza al 30 giugno 2021, sia quelle per la ricapitalizzazione la cui scadenza era fissata al 30 settembre 2021) aumentando i massimali degli aiuti di importo limitato e dei costi fissi non coperti e consentendo la conversione degli strumenti rimborsabili concessi nell'ambito del quadro in altre forme di aiuto;

il 23 marzo 2020, il Consiglio Ecofin ha approvato la comunicazione della Commissione europea del 20 marzo 2020 sull'attivazione della clausola di salvaguardia generale del Patto di stabilità e crescita COM (2020) 123;

il 3 marzo 2021 la Commissione europea ha esteso dal 2021 al 2022 la sospensione del Patto per permettere ai Paesi di contrastare gli effetti della pandemia causata dal Covid-19;

secondo i dati pubblicati dalla Commissione europea a febbraio 2021, dopo la contrazione del Prodotto interno lordo del

6,8 per cento del 2020, l'area euro dovrebbe crescere del 3,8 per cento nel 2021 e nel 2022 —:

quali iniziative intenda adottare, anche in seno al Consiglio europeo, relativamente alle possibili ulteriori proroghe e modifiche sia del *Temporary Framework* che della sospensione del Patto di stabilità e crescita e se in questo quadro intenda assumere un'iniziativa propositiva in merito ad una riforma delle regole fiscali che sovrintendono al corretto funzionamento dell'Unione monetaria, in direzione di maggior semplicità, maggiore trasparenza e *accountability* delle stesse regole, e affinché siano in grado di conciliare la necessaria contro-ciclicità delle politiche fiscali con la sostenibilità di medio periodo delle finanze pubbliche. (3-02266)

Iniziative volte a far fronte all'incremento dei flussi migratori irregolari verso l'Italia, anche con riferimento ad eventuali nuovi accordi in sede di Unione europea
— 3-02267

MOLINARI, ANDREUZZA, BADOLE, BASINI, BAZZARO, BELLACHIOMA, BELLOTTI, BENVENUTO, BIANCHI, BILLI, BINELLI, BISA, BITONCI, BOLDI, BONIARDI, BORDONALI, CLAUDIO BORGHI, BUBISUTTI, CAFFARATTO, CANTALAMESSA, CAPARVI, CAPITANIO, CARRARA, CASTIELLO, VANESSA CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, CESTARI, COIN, COLLA, COLMELLERE, COMAROLI, COMENCINI, COVOLO, ANDREA CRIPPA, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, D'ERAMO, DI MURO, DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA, DONINA, FANTUZ, FERRARI, FIORINI, FOGLIANI, LORENZO FONTANA, FORMENTINI, FOSCOLO, FRASSINI, FURGIUELE, GALLI, GASTALDI, GERARDI, GERMANÀ, GIACCONE, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GOBBATO, GOLINELLI, GRIMOLDI, GUSMEROLI, IEZZI, INVERNIZZI, LAZZARINI, LEGNAIOLI, LIUNI, LOLINI, EVA LORENZONI, LOSS, LUCCHINI, LUCENTINI, MACCANTI, MAG-

GIONI, MANZATO, MARCHETTI, MARIANI, MATURI, MICHELI, MINARDO, MORRONE, MOSCHIONI, MURELLI, ALESSANDRO PAGANO, PANIZZUT, PAOLIN, PAOLINI, PAROLO, PATASSINI, PATELLI, PATERNOSTER, PETTAZZI, PIASTRA, PICCHI, PICCOLO, POTENTI, PRETTO, RACCHELLA, RAFFAELLI, RAVETTO, RIBOLLA, RIXI, SALTAMARTINI, SNIDER, STEFANI, SUTTO, TARANTINO, TATEO, TIRAMANI, TOCCALINI, TOMASI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VIVIANI, RAFFAELE VOLPI, ZANELLA, ZENNARO, ZICCHIERI, ZIELLO, ZOFFILI e ZORDAN. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

l'ondata degli ultimi sbarchi a Lampedusa (2.148 arrivi registrati in sole 24 ore tra domenica 9 e lunedì 10 maggio 2021) ha riaperto i fari sull'emergenza dei flussi migratori irregolari verso l'Italia;

un'emergenza che, stando agli stessi dati pubblicati dal Ministero dell'interno sul cruscotto statistico giornaliero, in realtà si protrae ormai da tempo, con 12.894 arrivi registrati solo al 10 maggio 2021, rispetto — nello stesso periodo — ai già numerosi 4.184 del 2020 durante il Governo cosiddetto « giallorosso » ed ai soli 1.009 del 2019, durante il Governo cosiddetto « gialloverde »;

si tratta di un segnale allarmante che attesta una situazione palesemente fuori controllo, del tutto incompatibile con un Paese ancora oggi non completamente uscito dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e fortemente colpito da una crisi socio-economica correlata a quella pandemica;

con l'incremento delle partenze, con l'illusione di poter facilmente raggiungere l'Europa ed eventualmente essere ricollocati in qualche Paese, sono aumentate anche le tragedie in mare: secondo l'Unhcr sarebbero almeno 500 le persone morte dall'inizio dell'anno mentre cercavano di attraversare il Mediterraneo centrale, ossia più del triplo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente;

una tragedia che continua a consumarsi e che dimostra come lo scorso « accordo di Malta » sulla redistribuzione dei migranti (rotazione volontaria dei porti di sbarco e ricollocamenti in altri Paesi secondo percentuali da definirsi a seconda del numero di arrivi) sia rimasto lettera morta, a prescindere dalla sua sospensione dopo lo scoppio della pandemia, lasciando l'Italia sola ad affrontare questa gravissima emergenza;

secondo le notizie stampa, l'azione del Governo si orienta verso la costituzione di una cabina di regia per coinvolgere sul tema anche gli altri Ministeri competenti, Difesa, Esteri e Trasporti, e, da parte del Ministro dell'interno, per il raggiungimento di un nuovo « accordo di Malta » prima dell'estate, in considerazione del prevedibile aumento degli sbarchi nei prossimi mesi;

durante il Governo cosiddetto « gialloverde », con la Lega alla guida del Ministero dell'interno, si è dimostrato come ridurre gli sbarchi in maniera considerevole, quasi azzerandoli, sia possibile —:

se il Presidente del Consiglio dei ministri intenda porre con priorità al centro dell'agenda di Governo la questione sbarchi e come intenda affrontarla nell'immediato, stante che il controllo delle coste è risultato inefficace, le cosiddette « navi-quarantena » rischiano di risultare insufficienti ed i tempi di un nuovo accordo in sede di Unione europea appaiono troppo lunghi. (3-02267)

Iniziativa per il sostegno e il rilancio del turismo — 3-02268

SERRACCHIANI, BERLINGHIERI, DE LUCA, MORASSUT, DE MARIA, FIANO, LORENZIN, PEZZOPANE, POLLASTRINI, PICCOLI NARDELLI, ZARDINI, BENAMATI, BONOMO, GAVINO MANCA, MANCINI, NARDI e SOVERINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il turismo è stato, e continua a essere, una delle attività più duramente colpite

dalla pandemia, sia direttamente, a causa delle restrizioni, sia indirettamente, in ragione della riduzione della disponibilità di reddito generata dalla crisi economica;

non a caso, a fronte di un crollo generalizzato del Prodotto interno lordo nell'Euroarea, i più colpiti sono proprio i Paesi a più spiccata vocazione turistica, perché a risentire maggiormente del deterioramento delle condizioni economiche sono stati soprattutto i servizi, specie quelli più a contatto con la clientela;

tali andamenti sono evidenti anche all'interno delle statistiche del settore estero, in cui il crollo delle presenze di turisti stranieri in Italia è stato solo parzialmente compensato dalla minore spesa all'estero degli italiani;

ma anche il turismo interno nel 2020 ha toccato il minimo storico: i viaggi dei residenti sono stati circa 37,5 milioni, con una drastica flessione rispetto al 2019 che riguarda le vacanze (-44,8 per cento) e ancora di più i viaggi di lavoro (-67,9 per cento);

calcolare la perdita del settore è difficile, perché il prodotto turistico è eterogeneo, composito e non compare esplicitamente nella contabilità nazionale, ma alcuni studi si spingono a stimare una perdita nel 2020 compresa tra 40 e 50 miliardi di euro, che spiega circa un terzo della diminuzione totale del Pil rispetto all'anno precedente;

i primi mesi del 2021 hanno mostrato andamenti analoghi, ma il miglioramento della copertura vaccinale consentirà al comparto di godere di una ripresa spontanea dei flussi, seppure diversificata tra i diversi ambiti, tra i quali quello culturale, balneare, termale, montano, congressuale, fieristico, e altro;

se va accolto con favore il *pass verde* nazionale, nell'attesa del *green pass* europeo, e sottolineata l'importanza degli interventi realizzati dagli inizi della pandemia per sostenere gli operatori, è evidente, tuttavia, la necessità di interventi incisivi per sostenere il comparto nell'immediato,

anche mediante misure di abbattimento dei costi fissi e di proroga dei rientri dalle esposizioni bancarie, e al contempo avviarlo su un sentiero di crescita stabile fondata sull'innovazione e sulla sostenibilità —

quali iniziative immediate e di medio-lungo periodo intenda assumere per il sostegno e il rilancio del turismo, anche con riferimento ai diversi settori citati in premessa. (3-02268)

Iniziative di competenza, anche in ambito G7 e G20, in ordine alla sospensione temporanea dei brevetti sui vaccini anti Covid-19 e al ricorso al regime delle licenze obbligatorie disciplinate dall'Organizzazione mondiale del commercio, in un'ottica di cooperazione rafforzata
— 3-02269

SPORTIELLO, GALIZIA, IANARO, GRILLO, BERTI, BRUNO, BUSINAROLO, PAPIRO, RICCIARDI, SCERRA, BATTELLI, VIGNAROLI, D'ARRANDO, FEDERICO, LOREFICE, MAMMÌ, MISITI, NAPPI, PENNA, PROVENZA, RUGGIERO e VILLANI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

per accelerare la produzione e la distribuzione delle dosi di vaccino nel mondo, gli Usa hanno annunciato, pochi giorni fa, di essere a favore della revoca delle protezioni della proprietà intellettuale per i vaccini anti Covid e di partecipare attivamente ai negoziati in corso all'Organizzazione mondiale del commercio;

la deroga sui brevetti dei vaccini è stata altresì oggetto di discussione al *summit* dei *leader* dell'Unione europea di Oporto, dove la Presidente della Commissione europea Von der Leyen ha dimostrato una cauta apertura alla proposta, evidenziando altresì la necessità della rimozione del blocco delle esportazioni da

parte degli Usa e del Regno Unito per risolvere l'urgente problema della carenza di vaccini;

in particolare, al termine del vertice europeo, il Premier Draghi avrebbe sottolineato l'importante valenza simbolica della liberalizzazione dei brevetti ed avrebbe altresì evidenziato come tale misura temporanea rappresenti, a fronte delle imponenti sovvenzioni governative ricevute dalle grandi case farmaceutiche, una condizione necessaria per sviluppare una rete globale di siti « presidio », in grado di produrre vaccini che utilizzino tecnologie innovative, senza però costituire un disincentivo per l'industria farmaceutica;

il Parlamento italiano ha d'altra parte esaminato numerosi atti finalizzati alla sospensione temporanea dei brevetti e della proprietà intellettuale, oltretutto all'introduzione della licenza obbligatoria per farmaci e dispositivi medici in caso di crisi sanitarie internazionali, approvando, da ultimo, la mozione n. 1-00423 a prima firma della deputata Ianaro;

appare auspicabile, dunque, che anche in ambito europeo e sovranazionale — con particolare riferimento al G7 e al G20 — sotto la presidenza italiana — e in vista del prossimo vertice mondiale sulla salute previsto a Roma il 21 maggio 2021, il Governo italiano si faccia promotore di un'accessibilità universale e globale dei vaccini e di ogni trattamento contro il Covid-19, come peraltro indicato dall'Organizzazione mondiale della sanità —:

se il Presidente del Consiglio intenda farsi parte attiva nel promuovere, anche nella sua veste di Presidente di turno del G20, in maniera compiuta e nelle opportune sedi istituzionali, la sospensione temporanea dei brevetti sui vaccini contro il Covid-19 e il ricorso al regime delle licenze obbligatorie disciplinate dall'Organizzazione mondiale del commercio, per un equo e globale accesso a tali vaccini in caso di eventuali emergenze di sanità pubblica, in un'ottica di rafforzata cooperazione e nel rispetto del valore costitu-

zionale della tutela della salute, come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività. (3-02269)

Iniziativa di competenza, in sede di Unione europea, in relazione alla soglia di rilevanza delle obbligazioni creditizie in arretrato di cui al regolamento delegato (UE) n. 171/2018 — 3-02270

LOLLOBRIGIDA, MELONI, ALBANO, BELLUCCI, BIGNAMI, BUCALO, BUTTI, CAIATA, CARETTA, CIABURRO, CIRIELLI, DEIDDA, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DE TOMA, DONZELLI, FERRO, FOTI, FRASSINETTI, GALANTINO, GEMMATO, LUCASELLI, MANTOVANI, MASCHIO, MOLLICONE, MONTARULLI, OSNATO, PRISCO, RAMPPELLI, RIZZETTO, ROTELLI, RACHELE SILVESTRI, SILVESTRONI, TRANCASSINI, VARCHI, VINCI e ZUCCONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

dal 1° gennaio 2021 sono in vigore le nuove regole in base alle quali le banche classificano in stato di *default* prudenziale i debitori, previste dal regolamento delegato (UE) n. 171/2018 della Commissione europea del 19 ottobre 2017, che individua la soglia di rilevanza delle obbligazioni creditizie in arretrato, riducendo — dal 5 all'1 per cento — la cosiddetta soglia relativa;

il suddetto regolamento stabilisce che un'esposizione creditizia scaduta va considerata rilevante quando l'ammontare dell'arretrato supera entrambe le seguenti soglie: la cosiddetta soglia assoluta, fissata in 100 euro per le esposizioni al dettaglio e 500 euro per le esposizioni diverse da quelle al dettaglio, e la cosiddetta soglia relativa, fissata all'1 per cento dell'esposizione complessiva verso una controparte; superate entrambe le soglie, prende avvio il conteggio dei novanta giorni consecutivi di scaduto oltre i quali il debitore è classificato in stato di *default*;

l'Associazione bancaria italiana, Unimpresa e altre associazioni di imprese e consumatori hanno espresso la propria preoccupazione sull'eccessiva rigidità delle soglie indicate e le potenziali ricadute negative sia per le famiglie che per le piccole e medie imprese; secondo una stima di Confesercenti effettuata rispetto ai dati dell'ultimo trimestre del 2020, le piccole e medie imprese a rischio di *default* a causa delle nuove regole ammonterebbero a quarantaduemila, con conseguenze drammatiche anche in termini occupazionali;

le nuove regole dell'EBA causeranno un aumento dei crediti deteriorati, dopo anni in cui, invece, il rapporto tra nuovi non *performing loans* (npl) e totale dei prestiti era rimasto su valori molto bassi, al quale le banche risponderanno molto probabilmente con una stretta creditizia a danno di lavoratori e aziende che già versano in uno stato di sofferenza;

l'entrata in vigore delle nuove regole in un momento di profonda crisi economica quale è quello attuale, in cui a causa della perdurante emergenza pandemica migliaia di cittadini hanno perso il lavoro e migliaia di imprese hanno registrato consistenti cali di fatturato e sono a rischio chiusura rischia di infliggere un ulteriore pericoloso colpo alle possibilità di ripresa economica e produttiva della nostra Nazione —:

quali urgenti iniziative di competenza il Governo intenda assumere, nelle opportune sedi dell'Unione europea, affinché siano ampliati i parametri stabiliti dall'Autorità bancaria europea, per prevedere piani di ammortamento finanziari più ampi riferiti alle esposizioni e scongiurare l'accumulazione di crediti deteriorati, tutelando cittadini e imprese in questa difficilissima fase economica. (3-02270)

DISEGNO DI LEGGE: S. 1379 – RATIFICA ED ESECUZIONE DEL PROTOCOLLO DI MODIFICA DELLA CONVENZIONE TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELL'ECUADOR PER EVITARE LE DOPPIE IMPOSIZIONI IN MATERIA DI IMPOSTE SUL REDDITO E SUL PATRIMONIO E PER PREVENIRE LE EVASIONI FISCALI, CON PROTOCOLLO, FIRMATA A QUITO IL 23 MAGGIO 1984, FATTO A QUITO IL 13 DICEMBRE 2016 (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 2575)

A.C. 2575 – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare il Protocollo di modifica della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, firmata a Quito il 23 maggio 1984, fatto a Quito il 13 dicembre 2016.

A.C. 2575 – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo IV del Protocollo stesso.

A.C. 2575 – Articolo 3

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 3.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**DISEGNO DI LEGGE: S. 1403 – RATIFICA ED ESECUZIONE
DELL'ACCORDO SUI SERVIZI DI TRASPORTO AEREO TRA IL
GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO
DELLA REPUBBLICA DELL'ECUADOR, CON ALLEGATI, FATTO
A QUITO IL 25 NOVEMBRE 2015 (APPROVATO DAL SENATO)
(A.C. 2576)**

A.C. 2576 – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica dell'Ecuador, con Allegati, fatto a Quito il 25 novembre 2015.

A.C. 2576 – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 25 dell'Accordo medesimo.

A.C. 2576 – Articolo 3

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dalle disposizioni dell'Accordo di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A.C. 2576 – Articolo 4

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE: S. 1588 – RATIFICA ED ESECUZIONE DEI SEGUENTI TRATTATI: A) TRATTATO DI ESTRADIZIONE TRA LA REPUBBLICA ITALIANA E LA REPUBBLICA DOMINICANA, FATTO A ROMA IL 13 FEBBRAIO 2019; B) TRATTATO TRA LA REPUBBLICA ITALIANA E LA REPUBBLICA DOMINICANA DI ASSISTENZA GIUDIZIARIA RECIPROCA IN MATERIA PENALE, FATTO A ROMA IL 13 FEBBRAIO 2019 (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 2577)

A.C. 2577 – Parere della V Commissione

**PARERE DELLA V COMMISSIONE
SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO**

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

A.C. 2577 – Articolo 1

**ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare i seguenti Trattati:

a) Trattato di estradizione tra la Repubblica italiana e la Repubblica dominicana, fatto a Roma il 13 febbraio 2019;

b) Trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica dominicana di assistenza giudiziaria reciproca in materia penale, fatto a Roma il 13 febbraio 2019.

A.C. 2577 – Articolo 2

**ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data ai Trattati di cui all'articolo 1 della presente legge, a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto, rispettivamente, dall'articolo 23 del Trattato di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, della presente legge, e dall'articolo 27 del Trattato di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b)*, della presente legge.

A.C. 2577 – Articolo 3

**ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

Art. 3.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dalle spese di missione di cui gli articoli 14, 17 e 19 del

Trattato di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a*), della presente legge, valutati in euro 29.077 a decorrere dall'anno 2020, e dalle rimanenti spese di cui agli articoli 7, 8 e 10 del medesimo Trattato, pari a euro 4.000 a decorrere dall'anno 2020, nonché agli oneri derivanti dalle spese di missione di cui agli articoli 15, 17, 20, 21, 22, 23 e 24 del Trattato di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), della presente legge, valutati in euro 75.228 a decorrere dall'anno 2020, e dalle rimanenti spese di cui agli articoli 6, 12, 15 e 21 del medesimo Trattato, pari ad euro 17.200 a decorrere dall'anno 2020, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2020-2022, 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 2020, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

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

A.C. 2577 – Articolo 4

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 4.

(Clausola finanziaria)

1. Agli eventuali oneri derivanti dall'articolo 21, paragrafo 2, del Trattato di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), della presente legge, si fa fronte con apposito provvedimento legislativo.

A.C. 2577 – Articolo 5

ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

Art. 5.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE: RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO SUI SERVIZI AEREI TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DEL RUANDA, CON ALLEGATI, FATTO A KIGALI IL 20 AGOSTO 2018 (A.C. 2413-A)

A.C. 2413-A – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE
SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

A.C. 2413-A – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Ruanda, con Allegati, fatto a Kigali il 20 agosto 2018.

A.C. 2413-A – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 26 dell'Accordo stesso.

A.C. 2413-A – Articolo 3

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni dell'Accordo di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse

umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A.C. 2413-A - Articolo 4

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE: RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO SUI SERVIZI AEREI TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DELLE FILIPPINE, CON ALLEGATI, FATTO A ROMA IL 30 OTTOBRE 2017 (A.C. 2414-A)

A.C. 2414-A – Parere della V Commissione

**PARERE DELLA V COMMISSIONE
SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO**

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

A.C. 2414-A – Articolo 1

**ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO**

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica delle Filippine, con Allegati, fatto a Roma il 30 ottobre 2017.

A.C. 2414-A – Articolo 2

**ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO**

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decor-

rere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 25 dell'Accordo stesso.

A.C. 2414-A – Articolo 3

**ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni dell'Accordo di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A.C. 2414-A – Articolo 4

**ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO**

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE: RATIFICA ED ESECUZIONE DELL'ACCORDO SUI SERVIZI AEREI TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA DI SEYCHELLES, CON ALLEGATI, FATTO A VICTORIA IL 1° APRILE 2016 (A.C. 2416-A)

A.C. 2416-A – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE
SUL TESTO DEL PROVVEDIMENTO

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

A.C. 2416-A – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Seychelles, con Allegati, fatto a Victoria il 1° aprile 2016.

A.C. 2416-A – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decor-

rere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 25 dell'Accordo stesso.

A.C. 2416-A – Articolo 3

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni dell'Accordo di cui all'articolo 1 non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni e i soggetti interessati provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

A.C. 2416-A – Articolo 4

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*



18ALA0142320