

RESOCONTO STENOGRAFICO

583

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 OTTOBRE 2021

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARIA EDERA SPADONI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE ANDREA MANDELLI

E DEL PRESIDENTE ROBERTO FICO

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 66

Missioni.....	1	e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.C. 3278-A) (Discussione).....	1
PRESIDENTE.....	1		
Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture		PRESIDENTE.....	1

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; PARTITO DEMOCRATICO: PD; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE: FI; FRATELLI D'ITALIA: FDI; ITALIA VIVA: IV; CORAGGIO ITALIA: CI; LIBERI E UGUALI: LEU; MISTO-MAIE-PSI-FACCIAMOECO: M-MAIE-PSI-FE; MISTO-NOI CON L'ITALIA-USEI-RINASCIMENTO ADC: M-NCI-USEI-R-AC; MISTO: MISTO; MISTO-L'ALTERNATIVA C'È: MISTO-L'A.C'È; MISTO-CENTRO DEMOCRATICO: MISTO-CD; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-AZIONE-+EUROPA-RADICALI ITALIANI: MISTO-A-+E-RI.

(Discussione sulle linee generali - A.C. 3278-A).....	1	Interrogazioni a risposta immediata (Svolgimento).....	44
PRESIDENTE.....	1, 4, 6, 10, 14, 18, 22	PRESIDENTE.....	44
DE GIROLAMO Carlo Ugo (CI).....	6	(Iniziativa di competenza per un intervento italiano di cooperazione a favore della popolazione civile del Libano e per far fronte alla crisi sociale, economica e politica del Paese - n. 3-02565).....	44
FREGOLENT Silvia (IV).....	18	PRESIDENTE.....	44, 45
MAZZETTI Erica (FI).....	14	DI MAIO Luigi, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	44
PAITA Raffaella, <i>Relatrice per la IX Commissione</i>	4	ERMELLINO Alessandra (MISTO-CD).....	44, 45
ROTELLI Mauro (FDI).....	10	(Intendimenti del Governo in ordine alla tutela dei diritti umani in Turchia, anche alla luce di recenti dichiarazioni del Presidente turco relative a numerosi rappresentanti diplomatici presenti nel Paese - n. 3-02566).....	45
ROTTA Alessia, <i>Relatrice per la VIII Commissione</i>	2	PRESIDENTE.....	46, 47
(La seduta, sospesa alle 10,35, è ripresa alle 10,50).....	22	DI MAIO Luigi, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	46
PRESIDENTE.....	22, 24, 28, 29, 31, 34, 38, 41	GIACHETTI Roberto (IV).....	46
BOND Dario (FI).....	38	MIGLIORE Gennaro (IV).....	47
CANTONE Luciano (M5S).....	41	(Iniziativa del Governo in merito all'evacuazione degli afgani che hanno collaborato con i Governi occidentali e all'istituzione di corridoi umanitari per i profughi afgani - n. 3-02567).....	48
CASU Andrea (PD).....	24	PRESIDENTE.....	48, 49
DE LORENZIS Diego (M5S).....	31	DELRIO Graziano (PD).....	49
FASSINA Stefano (LEU).....	28, 29	DI MAIO Luigi, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	48
FERRO Wanda (FDI).....	34	QUARTAPELLE PROCOPIO Lia (PD).....	48
FOGLIANI Ketty (LEGA).....	22	(Iniziativa volte a riconsiderare la collaborazione dell'Italia con le autorità libiche, alla luce di recenti rapporti di organismi ONU che hanno evidenziato responsabilità di tali autorità nella violazione dei diritti umani ai danni di migranti - n. 3-02568).....	49
SILVESTRI Rachele (FDI).....	39	PRESIDENTE.....	49, 50, 51, 52
(Repliche - A.C. 3278-A).....	42	DI MAIO Luigi, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	50
PRESIDENTE.....	42	PALAZZOTTO Erasmo (LEU).....	50, 51, 52
(La seduta, sospesa alle 12,25, è ripresa alle 14).....	42	(Iniziativa di competenza in ordine ad un'eventuale ingerenza del Governo del Venezuela nella politica nazionale attraverso il finanziamento di movimenti politici - n. 3-02569).....	52
PRESIDENTE.....	42	PRESIDENTE.....	52, 53, 54
FERRO Wanda (FDI).....	42	DELMASTRO DELLE VEDOVE Andrea (FDI).....	53, 54
PAITA Raffaella, <i>Relatrice per la IX Commissione</i>	42	DI MAIO Luigi, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	52
PALMIERI Antonio (FI).....	42	MONTARULI Augusta (FDI).....	52
(La seduta, sospesa alle 14,05, è ripresa alle 14,45).....	42	(Iniziativa di competenza volte a garantire la ripresa del regolare svolgimento delle fiere patronali - n. 3-02570).....	54
Missioni	42	PRESIDENTE.....	54, 55
PRESIDENTE.....	42	BALDINI Maria Teresa (CI).....	54, 55
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 3278-A	43		
(Esame dell'articolo unico - A.C. 3278-A).....	43		
PRESIDENTE.....	43		
Rinvio nelle Commissioni del disegno di legge di conversione n. 3278-A	43		
PRESIDENTE.....	43		
ROTTA Alessia, <i>Relatrice per la VIII Commissione</i>	43		
Preavviso di votazioni elettroniche	43		
PRESIDENTE.....	43		
Si riprende la discussione	43		
PRESIDENTE.....	43		
BALDELLI Simone (FI).....	43		
(La seduta, sospesa alle 14,50, è ripresa alle 15).....	43		

GARAVAGLIA Massimo, <i>Ministro del Turismo</i>	54
<i>(Criteri di riparto del fondo previsto dal decreto-legge n. 73 del 2021 per il sostegno delle strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale e tempi di adozione del relativo decreto attuativo – n. 3-02571)</i>	55
PRESIDENTE.....	55, 56
FARO Marialuisa (M5S).....	56
GARAVAGLIA Massimo, <i>Ministro del Turismo</i>	56
SCANU Lucia (M5S).....	55
<i>(Misure di sostegno al comparto turistico anche in termini di rilancio del settore a livello internazionale – n. 3-02572)</i>	57
PRESIDENTE.....	57
GARAVAGLIA Massimo, <i>Ministro del Turismo</i>	57
SQUERI Luca (FI).....	57, 58
<i>(Iniziative volte a modificare le politiche in tema di immigrazione, anche al fine di contrastare efficacemente gli sbarchi di migranti, con particolare riferimento alle coste della Calabria – n. 3-02573)</i>	58
PRESIDENTE.....	58, 59, 60
D'INCA' Federico, <i>Ministro per i Rapporti con il Parlamento</i>	58
FURGIUELE Domenico (LEGA).....	58, 59
<i>(La seduta, sospesa alle 16,05, è ripresa alle 16,15)</i>	60
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 3278-A/R	60
PRESIDENTE.....	60
<i>(Posizione della questione di fiducia - Articolo unico - A.C. 3278-A/R)</i>	60
PRESIDENTE.....	60
D'INCA' Federico, <i>Ministro per i Rapporti con il Parlamento</i>	60
<i>(La seduta, sospesa alle 16,20, è ripresa alle 17,55)</i>	60
Sui lavori dell'Assemblea	60
PRESIDENTE.....	60
Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 1° novembre-3 dicembre 2021	61
PRESIDENTE.....	61
Interventi di fine seduta	65
PRESIDENTE.....	65, 66
BRAGA Chiara (PD).....	66
COSTANZO Jessica (MISTO-L'A.C'È).....	65
Ordine del giorno della prossima seduta	66
PRESIDENTE.....	66

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
MARIA EDERA SPADONI

La seduta comincia alle 9,05.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

MARZIO LIUNI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Ascari, Barelli, Cavandoli, Covolo, Davide Crippa, Delmastro Delle Vedove, Gregorio Fontana, Gebhard, Giachetti, Giacomoni, Grande, Lollobrigida, Magi, Nardi, Patassini, Vianello, Viscomi e Raffaele Volpi sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente 99, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (A.C. 3278-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3278-A: Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 3278-A)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il presidente del gruppo parlamentare MoVimento 5 Stelle ne ha chiesto l'ampliamento.

Le Commissioni VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire la relatrice per la VIII Commissione, deputata Alessia Rotta.

ALESSIA ROTTA, *Relatrice per la VIII Commissione*. Grazie, Presidente. Rappresentante del Governo, colleghi, tra le disposizioni che ricadono prevalentemente negli ambiti della VIII Commissione c'è l'articolo 2, modificato nel corso dell'esame in sede referente, che reca norme afferenti ai settori stradali e autostradali ed alle infrastrutture idriche. Nel dettaglio, il comma 1 differisce al 31 dicembre 2021 il termine per il perfezionamento dell'aggiornamento dei piani economici finanziari delle concessionarie autostradali. Nel corso dell'esame in sede referente, tale comma è stato integrato al fine di precisare le tariffe autostradali da adeguare entro il termine citato. I commi 1-*bis* e 1-*ter*, introdotti in sede referente, modificano ed integrano la disciplina, recata dall'articolo 13-*bis* del DL n. 148 del 2017, relativa all'affidamento della concessione dell'autostrada A22 del Brennero. Il comma 2 proroga di due anni la durata delle concessioni in corso, relative ai servizi di distribuzione di carbolubrificanti e ai servizi di ristoro sulla rete autostradale. Il comma 2-*bis*, introdotto in sede referente, proroga al 31 dicembre 2021 la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25. I commi 2-*ter* e 2-*quater*, introdotti in sede referente, recano disposizioni relative alla realizzazione dell'intervento viario Tarquinia-San Pietro in Palazzi, di cui all'articolo 35, comma 1-*ter*, quarto periodo, del DL n. 162 del 2019. Il comma 2-*quinquies*, introdotto in sede referente, prevede l'assegnazione all'ANAS SpA di un contributo di 8 milioni di euro (3 milioni per il 2022 e 5 milioni per il 2023) da destinare alla redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale 1 via Aurelia, nel tratto compreso tra i comuni di Sanremo e Ventimiglia. I commi da 2-*sexies* a 2-*sexiesdecies*, introdotti durante l'esame in sede

referente, recano norme finalizzate all'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house*. In particolare, viene prevista la costituzione di una nuova società, controllata interamente dal Ministero dell'Economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas Spa. Il comma 2-*septiesdecies*, introdotto durante l'esame in sede referente, reca disposizioni per la sistemazione delle strade comunali di Roma Capitale. Il comma 3 interviene sulle competenze in materia di dighe, mentre il comma 4 modifica la disciplina relativa al progetto di gestione richiesto per l'effettuazione delle operazioni di svaso, sghiaimento e sfangamento delle dighe. I commi 4-*bis* e 4-*ter*, introdotti durante l'esame in sede referente, recano disposizioni concernenti il Piano nazionale degli interventi infrastrutturali per la sicurezza del settore idrico. Il comma 4-*quater*, introdotto in sede referente, modifica la disciplina relativa all'approvazione dei progetti delle opere di derivazione e adduzione e alla vigilanza sulle operazioni di controllo eseguite dai concessionari sulle opere medesime, al fine precipuo di affidarne la competenza al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili nel caso di grandi dighe e di specifiche tipologie progettuali oppure regioni e province autonome negli altri casi.

L'articolo 2-*bis*, inserito durante l'esame in sede referente, reca disposizioni finalizzate all'individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali, funzionali all'accesso alle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e l'alta capacità, di prossima realizzazione.

L'articolo 5 istituisce presso il MIMS una struttura di missione denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI). Esso, inoltre, contiene ulteriori disposizioni organizzative del Ministero, al fine di garantire una migliore

funzionalità. Da ultimo vengono inserite alcune disposizioni in merito al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'articolo 9 disciplina una procedura speciale per l'approvazione del progetto per la realizzazione del Parco della giustizia di Bari, affidato ad un commissario che svolge le funzioni di stazione appaltante.

L'articolo 10, comma 7-*octies*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, integra la normativa che disciplina il caso in cui al presidente della commissione VIA-VAS sia attribuita anche la presidenza della commissione VIA per i progetti PNRR-PNIEC, al fine di chiarire che la finalità della norma è anche quella di evitare qualsiasi effetto decadenziale.

L'articolo 11 interviene in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese, rifinanziando la componente prestiti e contributi del Fondo 394/81

L'articolo 12, modificato in sede referente al fine di rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni e nelle città metropolitane, nelle province e nelle regioni del Mezzogiorno, nonché in quelli ricompresi nelle regioni in transizione e nelle aree interne del Paese, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali e della partecipazione ai bandi attuativi del PNRR, prevede l'istituzione del Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale, con una dotazione di 16,2 milioni di euro per il 2021 e 145,3 milioni di euro per il 2022 e ne disciplina le modalità di accesso, riparto e utilizzo. La disposizione reca, poi, una norma finalizzata all'accelerazione dei procedimenti di valutazione di impatto ambientale relativi ad alcuni interventi infrastrutturali indicati nel PNRR o finanziati dal cosiddetto fondo complementare, che risultano elencati nell'Allegato IV al decreto-legge n. 77 del 2021.

L'articolo 13, modificato nel corso dell'esame in sede referente, reca misure di agevolazione per i comuni, mentre l'articolo 13

-*bis*, introdotto in sede referente, reca la proroga dell'utilizzo delle risorse straordinarie connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.

L'articolo 13-*ter*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca disposizioni in materia di protezione civile nelle isole minori. Il comma 1 prevede la possibilità, per i sindaci dei comuni delle isole minori sul cui territorio abbiano sede uno o più comuni, di istituire, anche congiuntamente in forma intercomunale, un apposito organismo consultivo per l'esercizio delle attribuzioni spettanti ai sindaci in qualità di autorità territoriali di protezione civile. Il comma 2 stabilisce la possibilità per i comuni delle isole minori di prevedere la costituzione di un fondo per l'attività di protezione civile di competenza comunale. Il comma 3 prevede che, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, i comuni delle isole minori che non vi abbiano ancora provveduto predispongano il piano di protezione civile con il supporto della regione competente. Il comma 4 stabilisce una clausola di invarianza finanziaria. Il comma 5 detta disposizioni riferite ai comuni delle isole minori il cui territorio ricade in ambiti interessati dal rischio vulcanico, prevedendo che in caso di crisi i sindaci possono regolamentare o contingentare l'accesso alle predette isole.

L'articolo 14 integra con un rappresentante dell'autorità politica delegata per le politiche di coesione la composizione della cabina di regia per il monitoraggio dello stato di realizzazione dei progetti di costruzione, ristrutturazione e riqualificazione di edifici di proprietà dei comuni destinati ad asili nido e scuole d'infanzia.

L'articolo 16, integrato in sede referente, proroga al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del commissario straordinario previsto per la ricostruzione del ponte Morandi, crollato il 14 agosto 2018, e disciplina la copertura dei relativi oneri, quantificati complessivamente in circa 4,9 milioni di euro per il periodo 2021-2024. Durante l'esame in sede referente sono state inserite ulteriori

disposizioni concernenti, tra l'altro: la modifica della disciplina istitutiva della Zona logistica semplificata porto e retroporto di Genova, per il superamento dell'emergenza conseguente al crollo del viadotto Polcevera; un intervento sulle norme contabili previste dall'articolo 1-*septies* del decreto-legge n. 73 del 2021, volto a fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcune materie da costruzione, verificatisi nel primo semestre 2021; la nomina a commissario straordinario dell'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 SpA, al fine di assicurare la tempestiva realizzazione, entro il 31 dicembre 2024, degli interventi di adeguamento della pista olimpica di bob e slittino "Eugenio Monti" di Cortina d'Ampezzo; l'estensione anche della progettazione di fattibilità tecnico-economica e delle verifiche stabilite per i progetti definitivi ed esecutivi delle opere incluse nell'Allegato IV del decreto-legge n. 77 del 2021; l'applicazione a tali opere delle procedure semplificate indicate per gli interventi contenuti nel PNRR e nel FNC; misure per assicurare il recupero della piena funzionalità tecnica della funivia Savona-San Giuseppe di Cairo.

L'articolo 16-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, reca misure urgenti per il completamento della strada statale n. 291, della Nurra in Sardegna.

L'articolo 16-*ter*, infine, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, novella il comma 3 dell'articolo 48 del decreto-legge n. 77 del 2021, al fine di inserirvi la previsione in base alla quale le stazioni appaltanti, ai soli fini di trasparenza, danno evidenza nei rispettivi siti *web* istituzionali dell'avvio delle procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando di gara previste in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNIEC.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire la relatrice, presidente della IX Commissione, deputata Raffaella Paita.

RAFFAELLA PAITA, *Relatrice per la IX Commissione*. Grazie, Presidente. Onorevoli

colleghi, a nome delle Commissioni riunite ambiente e trasporti riferisco sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 del 2021. Esso reca un'ampia gamma di interventi di modifica legislativa in materia di infrastrutture, trasporti e circolazione stradale. In questa sede non mi diffonderò sui dettagli del testo il quale, a seguito dell'esame in sede referente, è molto largo e comprensivo di aspetti che possono a primo acchito apparire disparati. Il dibattito nelle Commissioni riunite è stato particolarmente approfondito e, nonostante l'esame degli emendamenti presentati sia stato limitato mediante il meccanismo della segnalazione, a tutti i gruppi è stata data ampia facoltà di intervento e di interlocuzione con il Governo sui vari contenuti. Del resto, ricchi elementi di riflessione erano stati forniti nelle audizioni informali che abbiamo svolto. Il motivo dell'ampiezza e della complessità del testo su cui le Commissioni riferiscono sta, quindi, anche nell'urgenza della soluzione che molti problemi attendevano e che, nella stesura originaria del decreto-legge, non avevano trovato riscontro. Solo per fare alcuni esempi, l'articolo 1 concerneva una serie di modifiche al codice della strada, mutate da un testo che la Commissione trasporti aveva già licenziato per l'Assemblea circa due anni fa, ma che questa aveva rinviato alla Commissione. Con l'occasione della conversione di questo decreto, altre parti di quel provvedimento sono state aggiunte all'articolo 1, sia per rafforzare i profili di sicurezza sia per le semplificazioni per i cittadini. Faccio solo l'esempio del prolungamento della durata del foglio rosa da sei mesi a un anno e della possibilità di ripetere l'esame pratico per la patente dopo aver superato l'esame teorico ed aver fallito alla prima prova pratica due volte, anziché una sola. Di rilievo sono le norme che introducono il permesso rosa per i veicoli guidati da donne in gravidanza o nei primi due anni di maternità. Quelle sull'osservatorio sono state invece dichiarate inammissibili e quelle per la migliore puntualizzazione dei divieti di utilizzare lo *smartphone* e le apparecchiature

informatiche al volante. Siamo intervenuti anche sul tema dei monopattini, vietandone circolazione e sosta sui marciapiedi. Abbiamo introdotto anche una modifica volta a consentire alle linee di pullman di effettuare il servizio di collegamento non necessariamente toccando tre regioni ma anche solo due, purché il percorso totale non sia inferiore a 250 chilometri.

L'articolo 3 inerisce alla dotazione della nostra rete ferroviaria del sistema europeo di gestione del traffico (ERTMS), che poi è lo strumento che si utilizza per avere maggiore efficacia e flessibilità nel trasporto ferroviario. Per quel che concerne l'articolo 4, esso interviene nel settore del trasporto marittimo, prevedendo, al comma 1, la modifica di diverse disposizioni del decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di sicurezza delle navi, volte ad un'armonizzazione della normativa dell'Unione europea e all'aggiornamento delle previsioni sulla formazione del personale ispettivo del Corpo delle capitanerie di porto. Il comma 2 riguarda il porto di Arbatax che viene inserito nella circoscrizione di competenza dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Nel testo originario del decreto-legge si faceva riferimento anche all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, nella cui area di competenza erano inseriti il porto Rifugio e il porto Isola di Gela. In sede referente è stato poi aggiunto il porto di Licata. Il comma 3, al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità dei passeggeri e delle merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, assegna all'Autorità di sistema portuale dello Stretto 2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022 e 5 milioni di euro per il 2023, al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

L'articolo 6 contiene norme sull'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

e sull'ENAC; le principali disposizioni di questo articolo attengono al trasferimento delle funzioni degli uffici speciali trasporti a impianti fissi del MIMS alla citata Agenzia nazionale.

Vi è poi l'articolo 7, discusso e complesso per il fatto che si riferisce a due sostanziali pilastri: le norme sugli effetti della Brexit per i collegamenti tra Milano Linate e Regno Unito e le norme sull'amministrazione straordinaria di Alitalia a cui, com'è noto, è succeduta ITA. Riguardo al primo, le disposizioni volte a contenere gli effetti del recesso britannico dall'Unione europea sono state prorogate al 31 ottobre del 2021. Il comma 2, quanto all'Alitalia, modifica la disciplina dei poteri dei commissari straordinari in relazione al trasferimento dei complessi aziendali della compagnia e delle altre società del medesimo gruppo, anch'esse in amministrazione straordinaria, in conseguenza della decisione della Commissione europea; in particolare, si prevede che il programma della procedura di amministrazione straordinaria sia immediatamente adeguato alla decisione della Commissione europea dai commissari straordinari, i quali possono procedere all'adozione per ciascun compendio di beni oggetto di cessione, anziché per ciascun ramo d'azienda, anche di distinti programmi nell'ambito di quelli previsti dall'articolo 27 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270. Le modifiche al programma possono prevedere la cessione a trattativa privata anche di singoli beni oltre che di rami d'azienda, come già previsto, o di parte di essi, perimetrati in coerenza con la decisione della Commissione europea.

Il programma predisposto e adottato dai commissari straordinari in conformità al piano industriale si intende ad ogni effetto autorizzato. È autorizzata la cessione diretta alla società ITA SpA di compendi aziendali dal ramo *aviation* individuati dall'offerta vincolante, in aggiunta a quanto individuato nel piano industriale, come previsto dal comma 3 dell'articolo 11-*quater*, formulata dalla società in questo caso in conformità alla decisione della Commissione

europea. A seguito di tale cessione totale o parziale, si prevede che gli *slot* aeroportuali non trasferiti all'acquirente siano restituiti al responsabile dell'assegnazione delle bande orarie sugli aeroporti. È autorizzata l'autonoma cessione, anche antecedentemente alla modifica del programma, del marchio "Alitalia", da effettuarsi nei confronti di titolari di licenze di esercizio di trasporto aereo o di certificazioni di operatore aereo, individuati tramite procedura di gara. Si dispone, infine, che, a seguito della decisione della Commissione europea, il Ministero dell'Economia e delle finanze sottoscriva l'aumento di capitale previsto dalla normativa vigente.

L'articolo 8 interviene sulla disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (ecobonus). Esso specifica che il termine del 31 dicembre 2021 per usufruire dei contributi si riferisce alla data di acquisto del veicolo e non alla data di immatricolazione. Tale modifica si applica alle procedure in corso. Si fissano poi i termini di scadenza per il completamento della procedura *online* di prestazione dei contributi. Inoltre, si prevede che le risorse del cosiddetto extrabonus per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi che siano ancora disponibili siano destinate alla copertura dell'ecobonus previsto per gli stessi veicoli. In sede referente sono state approvate proposte emendative volte ad estendere l'ambito di applicazione dei benefici che ho appena descritto.

L'articolo 10, ai commi da 1 a 6, definisce alcune procedure per l'attuazione del PNRR, prevedendo che le amministrazioni responsabili stabiliscano criteri di assegnazione delle risorse ulteriori rispetto a quelli ordinari previsti dalla disciplina di settore e idonei ad assicurare il rispetto delle condizionalità degli obiettivi iniziali, intermedi e finali e dei cronoprogrammi previsti dal PNRR, nonché i relativi obblighi di monitoraggio. Con più diretto riguardo per l'obiettivo della digitalizzazione, l'articolo 10, comma 7, dispone che le pubbliche amministrazioni utilizzino esclusivamente le identità digitali SPID, la carta d'identità

elettronica e la Carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete, il cosiddetto *switch-off* per l'accesso ai servizi *online* della pubblica amministrazione. Inoltre, si prevede che, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delegato per l'Innovazione tecnologica e la digitalizzazione, sia stabilita la data a decorrere dalla quale le pubbliche amministrazioni utilizzino esclusivamente le identità digitali SPID, la carta d'identità elettronica e la Carta nazionale dei servizi per consentire l'accesso delle imprese e dei professionisti ai propri servizi in rete. Al contempo, si stabilisce che, con i medesimi decreti, sia individuata la data a decorrere dalla quale i gestori di servizi pubblici e le società di controllo pubblico utilizzino esclusivamente le identità digitali SPID, la carta d'identità elettronica e la Carta nazionale dei servizi ai fini dell'identificazione degli utenti nei propri servizi *online*.

Con riferimento all'articolo 10 sono stati approvati emendamenti volti a semplificare i relativi procedimenti; in particolare, è stato aggiunto anche un articolo 48-*bis* al decreto-legge n. 77 del 2021, "decreto Semplificazioni", relativo alle infrastrutture energetiche lineari.

L'articolo 15, infine, novella la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale recata all'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, cosiddetta delega sul federalismo fiscale, con l'intento anche in questo caso di semplificarne le procedure.

PRESIDENTE. Il Governo si riserva di intervenire in una fase successiva.

È iscritto a parlare il deputato Carlo Ugo De Girolamo. Ne ha facoltà.

CARLO UGO DE GIROLAMO (CI). Presidente, colleghi, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, che ci troviamo oggi ad esaminare, come ricordavano anche le relatrici, presenta un contenuto sicuramente vario e articolato, con una serie di disposizioni dalle diverse finalità, tutte però accomunate

dal fatto di intervenire in materia di infrastrutture e di trasporti. Concordo anch'io sul fatto che questo provvedimento costituisca sicuramente un punto di arrivo per il grande lavoro svolto nella Commissione trasporti fin dall'inizio di questa legislatura, perché contiene disposizioni proposte e spesso anche approvate unanimemente, ma che poi hanno subito un arresto nell'iter legislativo, spesso a causa dei ritardi nell'istruttoria svolta dal Governo sulle conseguenze di carattere finanziario.

Prima però di entrare nel merito di questo provvedimento, ritengo doveroso fare una premessa ovvero che, certamente, anche per il significato simbolico che ha assunto, essendo uno dei pochi provvedimenti direi *omnibus* che la nostra Commissione, la Commissione Trasporti, ha esaminato in sede referente, questo decreto ci ha visti impegnati per settimane a migliorarne il contenuto grazie all'attività emendativa parlamentare. Credo si tratti di un dato evidente, di un dato oggettivo che emerge anche dalla quantità di proposte emendative depositate.

Ricordo, infatti, che in Commissione trasporti erano stati depositati più di 700 emendamenti e segnalati 270, i quali, a differenza di altre occasioni, provenivano proprio in gran parte dai gruppi di maggioranza. Questo sicuramente è un dato che credo qualcosa vorrà pur dire, cioè che, in materia di trasporti, c'è sicuramente un'esigenza condivisa di affrontare numerose tematiche che, magari, per troppi anni, hanno proceduto troppo lentamente.

Sappiamo che, nel corso della legislatura, la Commissione trasporti, come si ricordava, ha avuto l'occasione di esaminare già diversi decreti in sede referente, ancorché su altre materie, come ad esempio su Alitalia, un altro paio sul versante delle comunicazioni oppure di sicurezza cibernetica. Ma, per il resto, le norme in materia di trasporti sono sempre state inserite in decreti magari di portata più generale o di natura economico-finanziaria.

Questo invece era il primo decreto-legge che sostanzialmente veniva varato proprio

in materia di trasporti e infrastrutture, di competenza di due Commissioni congiunte, ambiente e trasporti. In questo senso forse - e lo dico senza vena polemica - questo provvedimento, per la sua dote tecnica, direi, enorme, avrebbe magari necessitato di tempi istruttori un po' più approfonditi e magari di un confronto dialettico su alcuni punti che non portasse alla nostra semplice presa d'atto che fosse impossibile intervenire in questa sede con modifiche puntuali, ancorché condivise.

Penso in questo senso, ad esempio, agli emendamenti che avevamo presentato, grazie ai quali si sarebbero fornite risorse e strumenti al lavoro portuale, alle imprese o all'autorità di sistema portuale; una richiesta che, ricordo anche a quest'Aula, proveniva da tutti i gruppi parlamentari nel senso proprio di aumentare le risorse destinate a un settore già fortemente in crisi a causa della pandemia e permettere così un migliore ricambio generazionale nei settori usuranti.

Come gruppo di Coraggio Italia noi condividiamo certamente le scelte fatte dal Governo di prevedere misure di ristoro per le compagnie di navigazione o per i gestori dei terminal di approdo; misure sicuramente fondamentali in questo momento di *post* pandemia e di ripartenza della nostra economia, ma occorre che queste misure siano erogate con tempestività, altrimenti potrebbero risultare inutili.

Tempestivi, altresì, inevitabilmente occorre essere anche nel decidere la strategia che vogliamo darci da qui ai prossimi dieci anni sul sistema portuale del Paese, sulla sua connessione con le altre vie di comunicazione, da Venezia a Genova, passando per tutte le realtà portuali del Paese, e anche per la necessaria sinergia che si deve avere. La stessa sinergia, però, è mancata ad esempio nel valutare e accogliere alcune norme correttive relative a un altro settore molto importante, quello del trasporto pubblico non di linea e del noleggio con conducente. Diciamolo chiaramente: si è persa forse qui l'occasione per sanare già da subito quelle illogiche

sovrapposizioni normative che generano, in sede di applicazione del regime sanzionatorio, confusione e sperequazioni, con conseguenti contenziosi giudiziari che comportano la lesione degli interessi e dei diritti degli operatori, e anche delle diseconomie per le amministrazioni. Si è persa anche l'occasione per correggere da subito la legge quadro - la legge n. 21 del 1992 - a seguito anche della recente pronuncia della Corte costituzionale che ha dichiarato illegittime alcune disposizioni della legge n. 12 del 2019, che la riformava in alcune sue parti.

Accogliamo, però, con favore che il Governo, a seguito della discussione e di alcuni nostri emendamenti - emendamenti presentati dal gruppo di Coraggio Italia che miravano in tal senso - abbia assunto l'impegno di convocare un tavolo tecnico tra le parti e le associazioni di categoria per addivenire quanto prima ad una razionalizzazione e ad una omogeneizzazione della disciplina, ad oggi ancora troppo sbilanciata a danno degli operatori NCC.

Su questi punti - lo ricordo - come Coraggio Italia continueremo a far sentire forte la nostra voce, e ci auguriamo quindi dal Governo un rapido coinvolgimento. Occorre però, a onor del vero, registrare i grandi passi avanti che questo decreto compie in merito a questioni su cui anche noi avevamo acceso un faro, e mi riferisco in particolare alla grande parte delle modifiche al codice della strada contenute, come si ricordava, nell'articolo 1, tra cui l'introduzione dei cosiddetti parcheggi rosa, le misure a sostegno della mobilità di persone con disabilità, l'ampliamento della circolazione di prova anche ai veicoli già immatricolati, le misure per la sicurezza nel settore ferroviario, il potenziamento dell'attività di controllo per il rispetto delle misure sanitarie sui mezzi di trasporto pubblico locale.

Anche sul fronte della sicurezza stradale, in particolare sulla nuova normativa che regolamerà l'uso dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica nelle nostre città, dobbiamo registrare un primo,

ma sicuramente non certo esaustivo, successo. Grazie a una mediazione che ha messo d'accordo tutti i gruppi, siamo giunti a formulare, direi, una sorta di testo unico in materia di micro mobilità, con norme più chiare; norme volte a garantire una maggiore sicurezza durante la marcia di questi mezzi, grazie, ad esempio, alla diminuzione della velocità a 20 chilometri orari, all'introduzione di indicatori luminosi che consentano stabilità e visibilità del mezzo, ma anche grazie all'inasprimento di sanzioni per chi circola in due persone, posteggia o transita sui marciapiedi, e la confisca nel caso di modifiche che aumentino le prestazioni. Una rivoluzione che mette sicuramente ordine alla giungla e al caos che finora ha regnato nelle nostre città, che tanti cittadini si aspettavano.

Con la delega poi al Governo a valutare l'introduzione di ulteriori dispositivi di protezione per circolare crediamo si possa così avviare un serio ragionamento che porti a considerare l'incidentalità non solo come fenomeno marginale, ma come una vera e propria piaga. Una piaga da scongiurare, vista la quantità di infortuni e di morti su strada, grazie soprattutto ai dispositivi di protezione individuale come il casco, che può inevitabilmente salvare vite e rendere le nostre strade più sicure, senza rinunciare a una mobilità dolce, ma anche *green*.

E con questo decreto vogliamo dare anche risposte a un tema sociale molto sentito, e mi riferisco al tema della mobilità delle persone con disabilità. Estendiamo, infatti, l'erogazione dei contributi in favore dei comuni per l'istituzione di spazi riservati alla sosta gratuita dei genitori con bambini di età non superiore ai due anni, prevedendo la gratuità della sosta dei veicoli al servizio delle persone con disabilità nelle aree a pagamento. Qui voglio sottolineare sicuramente il lavoro corale che si è fatto, trattandosi di un tema fortemente sentito e condiviso da tutta la Commissione trasporti, dato che il nostro obiettivo è il pieno riconoscimento, per le persone con disabilità, della gratuità della sosta sulle strisce blu, anche

per superare le disparità attualmente esistenti tra i diversi territori, proprio perché nessuno deve rimanere indietro.

Capitolo importante è anche quello relativo alla sicurezza ferroviaria. Infatti, con diverse norme contenute nel decreto, acceleriamo l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario - il cosiddetto ERTMS - e garantiamo quindi un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo con il sistema ERTMS. In questo senso è previsto, ad esempio, un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni, dal 2022 al 2026, e la proroga, molto importante, del termine di operatività del fondo per la formazione del personale destinato all'attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura dei macchinisti nel settore del trasporto ferroviario merci.

È altresì ridefinita la procedura da seguire per orientare le risorse finanziarie: sono 4,6 miliardi, destinati proprio a ridurre le disuguaglianze territoriali in termini di infrastrutture. Potenziamo anche l'Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali, modificando alcuni testi legislativi vigenti, tra cui il cosiddetto "decreto Genova", il codice della strada e la disciplina della rete transnazionale europea.

Interveniamo - questa è una cosa molto importante - sulla riduzione dei divari di dotazione infrastrutturale delle regioni del Sud, del Mezzogiorno, e proprio nell'offerta di sostegno alle capacità progettuali dei comuni del Sud.

L'inserimento, poi, del Ministro per il Sud e la coesione territoriale nella cabina di regia per l'edilizia scolastica garantirà un riparto di risorse più equo sul piano territoriale per la costruzione, per esempio, di scuole dell'infanzia e asili nido.

Ma anche le nuove disposizioni sulla progettazione territoriale, con la dotazione di

120 milioni di euro, consentiranno a 4.600 comuni italiani, tutti sotto i 30 mila abitanti e nelle aree interne, di dotarsi di un parco progetti; un parco adeguato sicuramente alle tante opportunità che ai comuni stessi vengono offerte in questi anni con il PNRR, con il Fondo sociale europeo e con i fondi strutturali, ed è al riguardo prevista anche una premialità per i comuni.

Inoltre, la misura agevolativa a favore dei giovani imprenditori del Mezzogiorno denominata "Resto al Sud" viene estesa ai territori insulari dei comuni localizzati nelle isole minori.

Agiamo poi con convinzione sul sostegno dell'internazionalizzazione delle imprese, rifinanziando per esempio la componente prestiti e il contributo del Fondo 394/81, proprio per rafforzare la solidità patrimoniale delle imprese, favorendone la competitività sui mercati esteri.

Ricordo che la manovra 2021 aveva, ad esempio, assegnato al Fondo una dotazione di un miliardo di euro per il 2021 e 140 milioni per gli anni 2022 e 2023. Questa misura era stata già annunciata nel Piano nazionale di ripresa e resilienza e la Commissione europea aveva richiesto interventi di sostegno normativo, che con questo decreto quindi vogliamo cristallizzare e mettere nero su bianco. Questo perché crediamo che lo Stato abbia il dovere di accompagnare la transizione con politiche di sostegno, politiche rivolte anche e soprattutto a chi produce e dà lavoro, proprio con l'obiettivo di incentivare la formazione e dare garanzia del lavoro.

Noi di Coraggio Italia crediamo, infatti, che il lavoro vada certamente tutelato, incentivato e sostenuto, ma crediamo anche che sostenere il lavoro non significhi esclusivamente elargire indennità, favorire assistenzialismo o cassa integrazione, ma mettere in atto politiche efficienti; politiche per far ripartire le aziende, coniugando le linee del PNRR con le esigenze del sistema impresa.

È, questa, sicuramente una grande sfida che tutta l'Italia è chiamata ad affrontare, sfida che,

per lo spirito di resilienza di cui è dotata, saprà certamente cavalcare e vincere e che il Governo, le istituzioni, noi *in primis* abbiamo il dovere di accompagnare.

Concludo, Presidente. Siamo certi che la velocità e la pragmaticità con cui aggiungeremo a questo altri e magari più incisivi interventi in materia di trasporti, ambiente e infrastrutture determineranno l'efficacia di un'azione legislativa più completa e più utile al Paese, un'azione che consenta, quindi, di tenere insieme in modo virtuoso e sostenibile economia, turismo, salvaguardia dei beni culturali e crescita, tutti elementi che vanno contemperati con pragmaticità e concretezza.

Siamo certi che l'Italia, grazie soprattutto all'autorevole guida del nostro Presidente Draghi, dimostrerà, ancora una volta, di essere all'altezza e, quindi, di correre veloce (*Applausi dei deputati del gruppo Coraggio Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Mauro Rotelli. Ne ha facoltà.

MAURO ROTELLI (FDI). Grazie, Presidente. Buongiorno sottosegretario, buongiorno colleghi, in maniera particolare un saluto alle presidenti delle due Commissioni, trasporti e ambiente e infrastrutture, e naturalmente ai colleghi della Commissione trasporti.

Presidente, troppo spesso l'opposizione unica di Fratelli d'Italia è additata e accusata di populismo, inconcludenza e molto altro (alcune volte anche a orologeria e magari anche in prossimità delle scadenze elettorali). Però, penso che, per quanto riguarda l'attività e le iniziative di una forza politica, uno degli aspetti più importanti sia quello di valutare ciò che si fa durante i lavori parlamentari, naturalmente i lavori d'Aula e anche quelli di Commissione. Fratelli d'Italia ha una pattuglia ridotta di parlamentari, al di là di quelle che possono essere le aspettative legate a possibili sviluppi elettorali futuri e, in maniera particolare, all'interno delle Commissioni, ha al massimo due o tre componenti che partecipano

a ognuna delle Commissioni (ciò vale sia per la Commissione trasporti che per quanto riguarda quella sulle infrastrutture).

Questo ci crea naturalmente problemi di carattere pratico e organizzativo, ma speriamo di aver onorato il nostro ruolo in questa discussione, come già sottolineato dal collega De Girolamo, importante, complessa e con tanti emendamenti. Già le relazioni delle due presidenti hanno sottolineato come sono stati tantissimi gli argomenti trattati.

Abbiamo provato ad interpretare il nostro mandato e a presentare, quindi, proposte migliorative al testo, interpretando esigenze varie e rappresentando al Governo e alla maggioranza anche errori e storture. Non ci siamo riusciti sempre - dobbiamo essere sinceri - ma qualche volta abbiamo inciso in solitaria, portando a casa qualche emendamento che riteniamo comunque importante, e altre volte, invece, abbiamo presentato proposte emendative, che sono passate, insieme ad altre, fatte e sottoscritte con altri colleghi delle Commissioni. L'abbiamo fatto su varie tematiche - mi interessa sottolinearle -, perché siamo passati dalla sicurezza dei passaggi a livello alla lunghezza degli autosnodati e dei filosnodati. Abbiamo posto e ridisegnato i limiti di sosta gratuita negli stalli per quanto riguarda i veicoli elettrici e abbiamo parlato e abbiamo messo a segno alcuni colpi sull'ottimizzazione delle cosiddette ciclovie. Poi, i buoni viaggio e i *voucher* taxi, la proroga della validità del foglio rosa, che è stata già citata più di una volta e su cui mi piacerebbe ritornare più tardi, perché penso sia uno degli elementi, non soltanto qualificanti ma anche delicati di questo provvedimento, che non è completamente risolto. Inoltre, abbiamo inciso con emendamenti sulla semplificazione delle concessioni delle agevolazioni sui veicoli per le persone con disabilità e anche sugli avvisi per le procedure negoziate per il PNRR.

Poi c'è stato un momento abbastanza approfondito per quanto riguarda la vicenda dei cosiddetti monopattini. Questo passaggio è stato già citato ed è stato già sottolineato

il fatto - sia nei lavori di Commissione e anche qui in Aula - che, all'interno di questo testo, vi sia un vero piccolo testo unico, una legge nella legge - definiamola così - che riguarda proprio questo tipo di veicoli e, in maniera particolare, quella che, in alcuni casi, è stata roboantemente definita micromobilità elettrica, con un approccio che, per alcuni aspetti, è anche un po' ideologico. Ebbene, questa riorganizzazione e questa definizione presente all'interno dell'articolo sono state fortemente volute anche da noi per normare quella che ritenevamo da tanti mesi una giungla. Sono misure che, semplicemente, prima di quest'estate, potevano essere considerate irresponsabili da parte di alcune forze di maggioranza, perché avrebbero ucciso, concluso questa esperienza e questo esperimento della micromobilità. Ora, invece, sono condivise da tutti. Noi siamo grati di questa condivisione; da mesi pensiamo di normare, insieme ad altri colleghi (vedo il collega Rosso, con la sua proposta legislativa), una serie di vicende che, anche attraverso gli emendamenti di Silvestroni e Mollicone, sono state definite.

Questo perché, al di là di quelle che possono essere le accuse che vengono mosse all'unica opposizione presente in Parlamento, non c'è stato mai da parte nostra un approccio di carattere ideologico, neanche su questa tematica, ma l'approccio è stato sempre di carattere pratico. È stato un approccio che andava a leggere ciò che stava accadendo magari nelle prime sperimentazioni, che ormai risalgono, per quanto riguarda i monopattini, ad almeno 1 anno e mezzo o 2 anni fa, e che portavano una serie di storture che andavano naturalmente approcciate. Quindi, abbiamo dato il nostro contributo anche in questo senza fare alcun tipo di battaglia di religione.

Proprio qualche giorno fa con alcuni colleghi parlavamo di come, una volta presentata una serie di proposte in Commissione, venimmo, come dire, travolti da una serie di interventi che, in questo momento, potrebbero essere definiti

di violenza digitale. Soltanto per aver fatto la proposta in Commissione i nostri *account social* vennero invasi da insulti e vi erano persone che dicevano: "Guardate che adesso vi riporto il monopattino". Adesso non è così. Avevamo già chiaro che questa tematica sarebbe stata affrontata e risolta.

È grazie a Fratelli d'Italia, Presidente, che il Ministro dell'Economia e delle finanze dovrà periodicamente informare il Parlamento e la Nazione sul piano industriale di ITA, perché all'interno degli emendamenti che abbiamo presentato c'è proprio questo passaggio. Quindi, ci dovrà raccontare a che punto sono il programma degli investimenti e, naturalmente, la realizzazione di carattere industriale anche con riferimento all'aumento di capitale di un'azienda che, come sappiamo bene, nasce dal passaggio da Alitalia a ITA. Al riguardo, insieme alla crisi pandemica, è stato un passaggio decisamente lacrime e sangue ed è stato condito da una trattativa con l'Europa, portata avanti dal Governo che non esitiamo a definire fallimentare, pesantemente penalizzante non soltanto per l'azienda, i lavoratori, i fornitori e tutto quello che ruota e ruotava intorno al sistema di Alitalia ma per tutto il nostro sistema Paese. È per questo motivo che abbiamo pensato di proporre questa scadenza fissa. Il Governo ha riformulato questo emendamento di Fratelli d'Italia ma, da marzo 2022, il Ministro sarà obbligato a raccontare a tutto il Parlamento ciò che succede per quanto riguarda la compagnia aerea.

Siamo soddisfatti? Sinceramente al 100 per cento "no", perché erano tante altre le proposte di buon senso, pratiche e mai ideologiche, come già sottolineato, presentate da Fratelli d'Italia, prima bocciate dal Governo e poi dalla maggioranza in Commissione. In alcuni casi non è stata, alla fine, nemmeno data risposta, perché sappiamo che, nella parte finale, soprattutto quella più convulsa, abbiamo avuto una serie di emendamenti accantonati, con riferimento ai quali non abbiamo saputo più se l'esito fosse positivo o negativo e, in una votazione finale, sono stati tutti cassati.

Quindi, per questo motivo, sottosegretario, ne abbiamo ripresentati 10 o 12 in Aula questa mattina (non vorrei sbagliarmi, perché poi, stando qui, magari ne è stato aggiunto qualcuno o tolto qualcun altro). Questo perché pensiamo di dover dare un segnale alla maggioranza e al Governo, ossia far capire che non c'è alcun intento ostruzionistico su questo tipo di provvedimento. Infatti, questi 10 o 12 emendamenti che abbiamo presentato questa mattina vanno proprio nella direzione di riprendere e rivalutare alcune delle vicende che, in Commissione, non sono state prese in carico e molte di queste, naturalmente, non sono state evase. È chiaro che, se il Governo dovesse decidere di porre la fiducia, purtroppo queste non verranno più non solo discusse ma nemmeno più risolte.

Faccio alcuni esempi. Abbiamo parlato, in Commissione, di spazi e di stalli riservati ai clienti delle farmacie, di interventi sui fondi per i *mobility manager*, dell'esenzione dei pedaggi sui valichi e sui trafori per i veicoli di soccorso e di emergenza; vi è, poi, il superamento dei limiti di trasporto per i taxi: visto che ormai ci sono delle percentuali importanti che riguardano i grandi e grandissimi spazi pubblici, non si riesce a capire per quale motivo rimangano ancora alcuni paletti per quanto riguarda questa parte del trasporto, anch'esso servizio pubblico; vi sono, ancora, gli interventi sulle aree di servizio, con la proroga delle concessioni, soprattutto per quanto riguarda le attività di ristoro affidate a terzi; il *cross-financing* in ambito di concessioni autostradali e, poi, altre vicende che riguardano gli appalti che vengono trattate all'interno del decreto, come la revisione dei prezzi tra privati o i ritardi di consegna per quanto riguarda le forniture.

Abbiamo chiesto di inserire - non soltanto noi ma tutte le forze politiche, perché era un emendamento condiviso praticamente da tutti - il riferimento al Garante per l'inclusione delle micro e delle piccole imprese nell'attuazione del PNRR e, sinceramente, non abbiamo capito perché questa proposta sia stata cassata. Vi sono poi tante altre tematiche, alcune sulle gare, altre

sui SAL e altre ancora da poter approfondire.

Ho detto prima che, tra i vari argomenti, vi è anche la proroga del foglio rosa da 6 a 12 mesi, citata mi sembra anche nelle relazioni delle presidenti. È una norma importante, è un intervento atteso, ma è chiaramente un palliativo perché, poi, per quanto riguarda il conseguimento della patente, quello che manca a livello strutturale è proprio la presenza degli esaminatori. L'emendamento che abbiamo presentato, e che non è stato preso in considerazione, estendeva a tutto il personale del MIMS e ad altri soggetti (che potevano e possono essere individuati dal decreto) la possibilità di diventare esaminatori; non solo dunque coloro che fanno parte del Dipartimento trasporti terrestri, che è quello indicato per questo scopo.

Presidente, prevedere una proroga del foglio rosa, ma non aumentare il numero degli esaminatori significa che alla fine della proroga si riproporrà esattamente la stessa situazione che ci troviamo a denunciare in questo momento. Ed è una denuncia di ritardi e di problematiche che va avanti, purtroppo, da anni, naturalmente aggravata dalla crisi pandemica, che inevitabilmente ha portato a una serie di stop e di blocchi, per quanto riguarda l'attività degli esaminatori e, quindi, la possibilità di svolgere gli esami con una certa tempistica e, soprattutto, con una certa puntualità.

Noi pensiamo - e in passato l'abbiamo anche appoggiato - che la proroga possa valere nel momento in cui c'è uno stato di emergenza, e questo stato di emergenza può esserci quando c'è un lockdown, ma non in questa fase, nella quale, invece, queste tempistiche devono e possono essere rappresentate. Serve, quindi, non soltanto una proroga, ma, sottosegretario, serve personale, lei probabilmente lo sa anche molto meglio di me; ma quello che noi non riusciamo a capire è per quale motivo il Ministero, la motorizzazione, tutti gli enti preposti per una volta non tentino di risolvere questa vicenda; interessando chi? Noi ci abbiamo provato in varie maniere. Una volta abbiamo presentato emendamenti e

proposte finalizzate a interessare per questo scopo il personale in pensione, dandogli la possibilità di rifare gli esami. Servono nuove assunzioni per quanto riguarda gli esaminatori e questo, naturalmente, comporta un'ulteriore spesa per la pubblica amministrazione; quindi, abbiamo pensato di prendere coloro che sono già dipendenti della pubblica amministrazione, perché, appunto, dipendenti del MIMS, o di altre strutture. Ricordo che l'esaminatore è pagato dalla scuola guida, cioè l'esame che viene fatto, è, poi, sostenuto e pagato dal punto di vista economico dalla scuola guida stessa. Nessuno va più nelle autoscuole a fare questo tipo di lavoro e, quindi, che cosa succede? Oltre alla sensazione quasi di non voler risolvere una questione assolutamente pratica e concreta, abbiamo un racconto generale di una Nazione che deve correre, rimettersi in moto, viaggiare speditamente per poter raggiungere una serie di obiettivi tracciati dal PNRR o da altre scadenze di carattere nazionale europeo, che, poi, si ritrova ad avere i suoi giovani, e non solo, senza patente e, quindi, anche nella impossibilità di produrre, lavorare e fare tutto quello di cui ha bisogno una persona, che ha questo strumento non come un vezzo, ma, naturalmente, come necessità fondamentale di vita e di sostentamento.

Mentre noi discutevamo in Commissione di questo e di tante altre situazioni - che sono state enunciate e che verranno naturalmente raccontate durante questa discussione generale - lunedì pomeriggio, verso le 16,30, arriva un emendamento, il 2.100, del Governo - quindi non presentato da una delle forze della maggioranza, ma dal Governo - rispetto al quale si chiede, in un'ora e mezza, di esprimere un nostro parere. È il cosiddetto emendamento ANAS, quello dello spacchettamento, della divisione dell'ANAS in 2 strutture: una che farà riferimento alle strade con pedaggio, la *newco*, e l'altra, che, invece, rimarrà tale per quanto riguarda le strade non sottoposte a pedaggio. Ci viene data un'oretta e mezza di tempo, facciamo un intervento, da parte della presidenza della Commissione viene concessa

un'ora in più; quindi, arriviamo alle 7 di sera: circa due ore e mezzo per analizzare e presentare degli emendamenti rispetto a un intervento che è assolutamente deflagrante. Non ci immaginavamo in quel momento di dover trattare una situazione di questo tipo, ma, sinceramente, non siamo neanche così tanto meravigliati, considerando i tempi e le modalità attraverso cui alcune volte il Governo, in maniera particolare, si relaziona col Parlamento e il rispetto, tra virgolette, mettiamola così, che ha dello stesso.

Quindi, approfitto oggi della presenza del sottosegretario Cancellieri e dei colleghi per porre alcune domande, che naturalmente saranno al centro del dibattito politico nei prossimi giorni. Infatti, una questione di questo tipo avrebbe avuto la necessità molto probabilmente di un decreto a se stante, per poter definire, che cosa? Per esempio, la strategia delle infrastrutture di una nazione; perché, poi, ANAS, o quello che ne verrà fuori attraverso la *newco*, è esattamente questo.

Può semplicemente un emendamento *last minute* definire le strategie di un Paese senza alcun dibattito parlamentare e anche contenere l'illustrazione di un piano complessivo? Parlo di tutti i passaggi che, invece, per quanto riguarda Alitalia e ITA sono stati fatti e che noi abbiamo chiesto anche di puntualizzare, come ho accennato prima. Qual è la strategia generale dietro a questa iniziativa? Le concessioni ANAS verranno privatizzate? E le manutenzioni che fine faranno? Verranno esternalizzate rispetto all'attuale organizzazione? ANAS ha una serie di partecipazioni all'interno delle controllate: che fine faranno? E, soprattutto, rispetto a queste partecipazioni delle controllate, verranno riprese e inglobate nella nuova *newco* a titolo oneroso, o no?

Non sfuggirà a nessuno l'impatto sul bilancio di ANAS rispetto a una scelta di un tipo rispetto a un altro. Nessuno, per adesso, se ne è occupato o se ne sta preoccupando, se non noi. Si elimina dal contratto di programma tra MIMS e ANAS la parte a corrispettivo, con

una riduzione di investimento che va dal 12,5 al 9 per cento: anche questo inciderà sui bilanci. Cosa succederà al bilancio stesso di ANAS? Capire, oltre a quello che succede ad ANAS, cosa succederà alla nuova società costituenda è naturalmente importante per capire quali saranno le concessioni e, soprattutto, se ci saranno delle nuove infrastrutture che in questo momento non sono a pagamento.

Da notizie di giornale, più o meno incontrollate, si parla di pagamento sulla Salerno-Reggio Calabria o del vituperato ingresso a pagamento anche sul Grande raccordo anulare; naturalmente, tutto deve essere completamente chiarito e deve essere specificato. Ma, fino adesso, di questo non abbiamo avuto la possibilità di parlare, perché abbiamo avuto circa un paio d'ore per poter presentare degli emendamenti. E con questo voglio concludere.

Oggi ne approfitto perché c'è la presenza del sottosegretario proprio per sollevare una serie di questioni che saranno oggetto, molto realmente, delle nostre future e prossime iniziative di carattere parlamentare e anche in Commissione per quanto riguarda questa vicenda di ANAS in particolare. Non troviamo in questa iniziativa nulla di chiaro, né di trasparente. Sinceramente, è un fulmine da discutere, si fa per dire, soltanto in poco tempo. E oltre ad aver messo a segno, diciamo, ad aver portato in maniera quasi impunita questo emendamento in Commissione, subito dopo abbiamo avuto la possibilità di sperimentare quali sono i pesi e contrappesi all'interno della maggioranza di Governo. In maniera particolare, a questo emendamento sono stati presentati sette subemendamenti, di cui cinque bocciati, respinti dal Governo, e due, invece, approvati. I due sono stati accorpati perché fondamentalmente parlavano della stessa questione ed erano due emendamenti, sono due emendamenti - approvati, ripeto - che parlano di una attivazione, di una convenzione tra ANAS, quindi tra l'attuale struttura, e il comune di Roma, per la risoluzione di quelle che sono le problematiche che noi

conosciamo delle buche e dello stato comatoso, definiamolo così, della viabilità cittadina di Roma capitale. Addirittura viene individuata, all'interno di questi emendamenti, una somma di 5 milioni di euro, che, naturalmente, come potete ben immaginare, sarebbero decisamente insufficienti per un piccolo-medio capoluogo di provincia, figuriamoci per una città importante e per un'area metropolitana così grande come quella di Roma. Però a noi è sembrato veramente sconcertante il segnale che si è dato attraverso questi due emendamenti, perché non è tanto la cifra o, come posso dire, la finalità - che io penso sia decisamente condivisa da tutti - che la città di Roma abbia bisogno di uno sforzo e di un intervento importante per quanto riguarda la viabilità, siamo assolutamente tutti d'accordo, ma è il segnale che è arrivato da una forza politica che sostiene questa maggioranza nei confronti di tutte le altre. Noi non ci siamo assolutamente stupiti, ma il Partito Democratico, che da 7 giorni ha eletto il sindaco di questa città, ha fatto capire a tutti gli altri, bocciando cinque emendamenti di tutti gli altri gruppi e approvando soltanto i due che erano relativi a questa misura, che chi governa, chi tira le fila, chi detta l'agenda politica della maggioranza, è il Partito Democratico: l'ho visto negli occhi dei colleghi delle altre forze politiche, che in alcuni casi erano attoniti, in altri casi assolutamente sfiduciati, ed è esattamente uno dei motivi per i quali Fratelli d'Italia non fa parte di questa maggioranza (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la deputata Erica Mazzetti. Ne ha facoltà.

ERICA MAZZETTI (FI). Grazie, Presidente. Il disegno di legge oggi all'esame dell'Aula interviene in un ambito davvero assai ampio di norme: misure per promuovere interventi ed investimenti per le infrastrutture, intervenendo per la mobilità sostenibile, dalla proroga delle concessioni, alle numerose modifiche del Codice della strada, capitolo assai corposo.

Numerose modifiche riguardano disposizioni volte a favorire e a migliorare l'attuale PNRR, in continuità con il recente "decreto Semplificazioni", approvato a luglio, e con uno imminente - pare, a giorni, in Consiglio dei Ministri - proprio per ottemperare in brevi tempi alla ripartenza delle opere in modo reale e nei tempi richiesti dalla Comunità europea. A queste si aggiungono misure di semplificazione dei procedimenti previsti, a legislazione vigente, per favorire le perequazioni infrastrutturali delle diverse aree del Nord, affinché il nostro Paese diventi omogeneo e viaggi ad una sola velocità, perché troppo spesso in Italia abbiamo situazioni diverse da nord a sud, ma anche dalle aree centrali a quelle periferiche interne. Diverse sono le norme volte a potenziare ulteriormente la *governance* e a garantire al meglio gli interventi e gli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Al fine di rafforzare la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, viene quindi istituita una specifica struttura di supporto alla realizzazione di investimenti finanziari per le risorse del PNRR. Si prevedono, quindi, semplificazioni per gli interventi strutturali e ferroviari che rientrano tra quelli finanziati con il PNRR e che necessitano di connessione alle infrastrutture lineari energetiche. Così come si provvede al rifinanziamento del Fondo 394/81 in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese: è una misura di finanziamento annunciata nel PNRR. Viene istituito il Fondo concorsi, progettazioni e idee per la coesione territoriale, con l'obiettivo di favorire l'attività di progettazione nei comuni e nelle regioni del Mezzogiorno, nonché in quelle ricomprese nelle aree interne del Paese. Tutto questo contribuirà a mettere i comuni in condizione di gestire ed utilizzare al meglio, anche dal punto di vista progettuale, le tante risorse a disposizione del PNRR in ambiti importanti in cui proprio queste aree sono indietro, come la sostenibilità ambientale, la competitività, la ricerca, la cura della salute, la sicurezza,

le infrastrutture fisiche e digitali. Grazie all'approvazione di un emendamento anche di Forza Italia, si prevede che l'accesso al fondo sia ora garantito anche alle province, alle città metropolitane e alle regioni che, dopo il sisma del 2016, sono alle prese con una difficile e faticosa ricostruzione dei propri territori; anche per questi territori deve essere un'opportunità, dopo anni di sofferenza, di ipocrisie, di promesse e di decreti timidi - troppo timidi e non certo risolutivi - di vedere la propria rinascita.

Sempre in tema di enti locali, viene positivamente spostato ulteriormente il termine entro il quale i comuni possono impegnare i contributi ricevuti per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale. Così come viene ora previsto che le risorse stanziato, a legislazione vigente, agli enti locali per la presente riprogettazione e la difesa del suolo, per l'efficientamento energetico e la messa in sicurezza delle scuole, degli edifici pubblici e delle strade, siano destinate per almeno il 40 per cento agli enti locali del Sud. Se un'attenzione particolare e se una parte consistente dei fondi del PNRR sono stati destinati proprio al Sud, sono certa che è un'opportunità storica, affinché l'Italia diventi un Paese strutturalmente omogeneo, con pari dignità. Tutto questo è stato possibile grazie alla professionalità autorevole, alla competenza e conoscenza del nostro Ministro Mara Carfagna.

Abbiamo esteso l'incentivo "Resto al Sud", nato per promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali, anche ai territori delle isole minori del Centro-Nord, nonché a quelle lagunari e lacustri, anche con l'obiettivo di contrastare lo spopolamento e il conseguente abbandono di quelle aree. Con riguardo sempre alle isole minori e nell'ambito dell'attività di protezione civile, viene ora previsto che i sindaci dei comuni delle medesime isole possano istituire un apposito organo consultivo al fine di individuare i possibili scenari di rischio dei rispettivi territori, nonché possano prevedere la costruzione di un fondo per gestire

le attività di protezione civile. I medesimi sindaci sono, inoltre, tenuti a predisporre i relativi piani di protezione civile. Con questo intervento un piccolo passo è stato fatto, anche se non è certamente soddisfacente per questi territori molto particolari, molto emarginati, ma, come è noto, sono anni che parliamo di una legge speciale per le isole minori. Con l'occasione vorrei, proprio qui, in Aula, rivolgendomi a lei, Presidente, ricordare che ormai da troppo tempo è fermo in Commissione ambiente l'esame delle proposte di legge in materia di isole minori, una delle quali è a mia prima firma. Pertanto, qui mi appello a tutti i partiti di maggioranza affinché, in tempi brevi, venga esaminata e approvata. Così come diverse misure sono state previste a favore delle persone con disabilità; tra queste c'è la previsione che i veicoli al servizio dei disabili possano ora sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati e non disponibili gli spazi a loro riservati. Nelle Commissioni sono state, inoltre, approvate numerose disposizioni in materia di trasporti e mobilità, volte a contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico; per esempio, viene ora previsto un contributo per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa per il trasporto pubblico locale.

Vengono, altresì, introdotte agevolazioni per i proprietari di veicoli, originariamente immatricolati con motore termico, che installano un sistema di riqualificazione elettrica, misure che però non potranno certo terminare il 31 dicembre 2021, perché mancano due mesi alla scadenza, ma devono essere almeno prorogate per tutto il 2022.

Il disegno di legge in discussione è stato notevolmente integrato durante l'esame nelle due Commissioni referenti. Significativi gli emendamenti di Forza Italia - sono stati discussi e, poi, approvati - che, assieme al lavoro degli altri gruppi, hanno consentito di migliorare sensibilmente questo testo. Mi soffermo su alcuni punti fondamentali che nelle Commissioni abbiamo introdotto grazie

all'approvazione di emendamenti - lo voglio ricordare - a prima firma del gruppo di Forza Italia. Abbiamo approvato un emendamento che interviene sulle materie di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici per fronteggiare, con misure di compensazione, gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, per i quali da tempo, troppo tempo, c'è questo problema che viene rilevato da tutti e proprio noi di Forza Italia ci siamo battuti in provvedimenti precedenti affinché fossero compensati con dei fondi speciali. Questi vanno ampliati, sicuramente almeno fino a fine anno, ma anche ulteriormente e noi vorremmo che, oltre per tutti i cantieri pubblici, fossero implementati anche per tutti i cantieri privati. Altra disposizione importante, sempre in tema di contratti pubblici, è volta a superare le criticità connesse all'assenza di garanzia di pubblicità e trasparenza nello svolgere le procedure negoziate per l'affidamento degli interventi del PNRR, nonché dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

Si prevede che le stazioni appaltanti debbano dare evidenza dell'avvio delle procedure negoziate mediante rispettivi siti *web* istituzionali, affinché gli operatori qualificati possano manifestare il proprio interesse a partecipare. Purtroppo, con rammarico, lo dico qui, come l'ho detto anche in Commissione, non è stato possibile approvare un emendamento a mia prima firma, condiviso anche da altri colleghi e gruppi parlamentari, che prevedeva la suddivisione in lotti funzionali di molte opere pubbliche. Questo era necessario affinché anche molte piccole imprese, che operano nella maggior parte del nostro territorio, potessero partecipare a queste opere di grandi dimensioni. Questo è uno degli argomenti che mi interessa molto, che ho cercato di far capire, tramite il lavoro in Commissione, anche tramite le relatrici, anche ai nostri Ministri, perché ritengo fondamentale per il nostro Paese, per la struttura delle imprese del nostro Paese avere questa opportunità. Spero che, nei prossimi provvedimenti, venga esaminato e portato

avanti. Sono stati approvati emendamenti, inoltre, volti a garantire e proteggere il lavoro dei cantieri delle grandi infrastrutture di interesse strategico, come la TAV Torino-Lione.

Finalmente, dopo anni di incontrollato e pericoloso transito dei monopattini, oggi abbiamo introdotto maggiori regole. Qui abbiamo fatto un lavoro importante, trasversale, fra i vari gruppi dei partiti, però la parte fondamentale che abbiamo presentato è uno specifico emendamento, che, poi, è stato approvato da buona parte delle forze politiche presenti in Parlamento. E proprio qui mi fa piacere ricordare come Forza Italia, da sempre, abbia condotto questa battaglia di civiltà e sicurezza; lo testimonia una proposta di legge presentata oltre un anno fa proprio da Forza Italia, a prima firma del collega Rosso, ora all'esame in IX Commissione, proprio per garantire maggiore sicurezza e mettere ordine alla normativa dei monopattini elettrici. Questo emendamento prevede, fra le altre cose, una riduzione della velocità massima ora consentita, che si riduce ulteriormente nelle aree pedonali, ed il divieto delle soste lungo i marciapiedi. Inoltre, i monopattini dovranno essere dotati di indicatori luminosi di direzione e di freno su entrambe le ruote. Queste sono alcune parti essenziali che noi vorremmo vedere ancora più ampliate, però, naturalmente, facendo parte di una maggioranza non omogenea, non politica, abbiamo dovuto ridurre alcune nostre intenzioni, che porteremo avanti sicuramente in una proposta di legge. Comunque, già un passo avanti importante per la sicurezza delle persone e per tutta la regolamentazione è stato fatto e per questo devo dire grazie a Forza Italia che l'ha introdotto oltre un anno fa, ma anche grazie a tutti i componenti di entrambe le Commissioni, che hanno voluto questo e lo hanno portato avanti. Abbiamo, quindi, approvato alcune norme di trasparenza e semplificazione a vantaggio dei cittadini. Tra queste, voglio ricordare l'emendamento che introduce l'obbligo di pubblicazione, da parte degli enti locali e del Ministero dell'Interno, delle relazioni sui

proventi delle multe. Tale principio ad oggi non è previsto dalla legge, ma è consentito soltanto l'accesso agli atti. La norma introdotta in Commissione prevede che, finalmente, chi è multato per guida senza documenti non sarà più tenuto a portarli agli uffici di Polizia, se questi possono essere verificati subito dagli organi di Polizia stradale per via telematica. Abbiamo, inoltre, semplificato le procedure in caso di montaggio sull'autovettura di ruote diverse da quelle omologate previste originalmente. In questo caso, non è più prevista l'autorizzazione obbligatoria da parte della motorizzazione, ma sarà sufficiente effettuare i lavori di sostituzione direttamente in officina di autoriparazione. Sempre in tema di semplificazione per i cittadini, prevediamo che, per accedere alle agevolazioni previste per l'acquisto di veicoli per i soggetti con ridotte o impedito capacità motorie, ora basta presentare una copia semplice della patente, che contenga l'indicazione degli adattamenti per i veicoli.

Estendiamo le agevolazioni previste dalla misura "Resto al Sud" anche al settore del commercio e dei servizi turistici. Questa estensione rappresenta uno stimolo di crescita particolare nel Mezzogiorno e anche nelle aree interne più disagiate e può avere una funzione di valorizzazione dell'offerta turistica. Abbiamo, quindi, approvato un emendamento che estende il "buono viaggio" previsto dal "decreto Rilancio" e che prevede una riduzione del 50 per cento della spesa sostenuta da particolari categorie svantaggiate per gli spostamenti effettuati a mezzo servizio taxi ovvero di noleggio con conducente. Con questo emendamento si estendono le categorie dei beneficiari anche alle persone con invalidità o affette da patologie che necessitano di cure continuative, a persone in situazione di disagio economico, a donne in gravidanza e ad anziani. Un altro importante emendamento approvato interviene in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi, ampliando le misure di favore in termini di canoni dovuti per i concessionari che dimostrano di aver subito, nel periodo compreso fra il 1° gennaio e il 31 luglio

2021, una diminuzione del fatturato a causa della pandemia pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo del 2019.

In conclusione, siamo di fronte ad un testo molto corposo, che ha visto impegnate per molti giorni e per molte settimane due Commissioni, le due relatrici, fortemente integrato, poi, anche grazie a questo lavoro costante di collaborazione fra tutti i partiti di maggioranza, ma, se mi permettete, anche di minoranza, che, in modo serio e costruttivo, hanno voluto questo forte provvedimento, importantissimo, che è un punto essenziale, fondamentale per tutte quelle opere che dovranno, a giorni, a mesi, vedere l'inizio della loro realizzazione, anche per dare risposte concrete ai nostri cittadini, alle nostre imprese che, da troppi anni, aspettano di lavorare, ma anche e, soprattutto, affinché il nostro Paese, in modo omogeneo, dal Nord al Sud, comprese le nostre isole, possa diventare finalmente un Paese competitivo all'esterno. Questo è stato possibile, come dicevo, grazie al lavoro di tutti, grazie alla collaborazione del sottosegretario, che è stata presentissima e collaborativa, l'onorevole Deborah Bergamini, e grazie anche, però, a tutto quel mondo esterno alla politica, che rappresenta i cittadini, rappresenta le imprese, come le categorie economiche, che ha dato una forte sollecitazione a questo, come a tanti altri provvedimenti. Grazie a tutto questo, il provvedimento in esame può essere un passo importante affinché l'Italia sia concorrenziale e possa, finalmente, avere un cambio culturale e strutturale di tutte le normative vigenti in modo da tornare a correre come prima o più forte di prima (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la deputata Silvia Fregolent. Ne ha facoltà.

SILVIA FREGOLENT (IV). Grazie, Presidente. Gentili colleghi, rappresentanti del Governo, questo è un decreto sicuramente importante, come sia le relatrici sia i colleghi

che mi hanno preceduto hanno sottolineato. Riguarda disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale. Devo dire che il nostro Paese ha bisogno di provvedimenti del genere per poter competere e per poter utilizzare le risorse del PNRR. Se una cosa ci ha insegnato questa pandemia è che, sulle infrastrutture, questo Paese era inadeguato e quindi dobbiamo, non correre, ma di più. Se posso fare un accenno di criticità su questo decreto, dico che arriva alla fine di un anno particolare, ovviamente, complicato e in attesa della legge di bilancio e diciamo che le coperture economiche che un provvedimento del genere meriterebbe sono un po' mancanti. Occorre - lo dico al sottosegretario qui presente - che i prossimi decreti siano fatti con presenza di più risorse, non solo quelle che verranno dal PNRR; in quel caso, abbiamo solo bisogno di norme di semplificazione. In generale, provvedimenti del genere hanno sempre bisogno di una iniezione economica importante per renderli efficaci. Sia la presidente Paita sia la presidente Rotta hanno segnalato quali sono gli elementi importanti di questo provvedimento. Io ne ricorderò alcuni, saltandone altri, per non rubare tempo ad altri colleghi e soprattutto per non essere ripetitiva. Ovviamente, sottolineerò il lavoro fatto da Italia Viva all'interno delle Commissioni per migliorare un testo e per implementare le norme ivi contenute.

Partiamo dall'articolo 1, con una serie di modifiche normative del codice della strada, dove vengono introdotte nuove disposizioni in merito alla riserva delle risorse per i veicoli, per gli "stalli rosa", per i veicoli elettrici e, con un emendamento a firma della deputata Gadda, per garantire la sosta ai veicoli per i disabili anche nelle zone a pagamento, in caso di mancanza di posti riservati. Si passa al tema degli articolati e autosnodati: il testo in esame aumenta, in relazione a tali mezzi, la lunghezza consentita per adeguarla alle fattispecie di alcuni veicoli oggi in fabbricazione che non avrebbero potuto circolare sulla nostra rete

stradale e autostradale, favorendo in tal modo anche il trasporto rapido di massa. Ovviamente, in relazione al trasporto rapido di massa per i mezzi superiori ai 24 metri, il loro utilizzo dovrà essere autorizzato dal Ministero e solo su determinati percorsi, individuati a seguito di una specifica istruttoria, che assicuri il rispetto delle norme di sicurezza e la compatibilità del percorso con le caratteristiche e le dimensioni particolari dei mezzi utilizzati. Il decreto che ci apprestiamo a convertire prevede anche nuove disposizioni in merito alle revisioni periodiche dei veicoli con massa superiore a 3,5 tonnellate e per i veicoli per il trasporto fino a 16 persone, al fine di snellire le procedure per il conseguimento di particolari certificati di abilitazione, che ora dovranno comprendere anche nozioni di pronto soccorso. Riguardo a questo tema, in considerazione della grande richiesta di autisti abilitati alla guida di veicoli destinati alle attività di autotrasporto di merci per conto terzi è stato approvato un emendamento, a prima firma del collega Nobili, che istituisce un aiuto economico per il conseguimento di tale titolo abilitativo ai titolari del reddito di cittadinanza e degli altri ammortizzatori sociali per i giovani di età inferiore ai 35 anni. In sede di Commissione molte sono state le proposte di Italia Viva accolte dal Governo e dalla maggioranza, diverse anche *bipartisan*. Ad esempio, si semplificano le modalità di ottenimento per i disabili delle agevolazioni previste per i loro veicoli; si finanziano con un fondo con dotazione di 25 milioni di euro le attività di trasformazione digitale dei servizi delle motorizzazioni e l'innalzamento dei livelli di sicurezza cibernetica in relazione al trattamento dei dati; si implementano i fondi dei cosiddetti buoni viaggio, ampliandone la platea; si semplificano profondamente le norme sui servizi automobilistici interregionali di competenza statale, cercando di semplificare le procedure per l'ottenimento delle autorizzazioni e rendendo i servizi il più possibile omogenei e integrati con il servizio del TPL. Infine, sempre nell'ambito di

riforma del codice della strada, come da più parti sottolineato, preme evidenziare la riformulazione di diversi emendamenti, anche di Italia Viva, per il riordino della materia dei monopattini elettrici. La micromobilità elettrica si colloca all'interno di un *mix* virtuoso di mobilità sostenibile che funziona e rappresenta un pezzo del lavoro sulla transizione ecologica, nonché un comparto che fa lavorare già oggi in Italia più di 2.000 persone. Tuttavia, era necessario fissare delle regole, stabilire che i monopattini, al pari di altri veicoli, non possono circolare contromano o sui marciapiedi e devono essere muniti di luci e di freni su entrambe le ruote. La modifica legislativa approvata include anche che la guida di tali mezzi non è consentita al di sotto dei 14 anni e che fino ai 18 è obbligatorio l'uso di un casco omologato. Infine, inasprendo le sanzioni, si è previsto che, se ci si trova alla guida di un monopattino elettrico non conforme alle nuove norme, ovvero modificato, tra le sanzioni vi sia anche quella della confisca del mezzo.

L'articolo 2 reca disposizioni che mirano a differire l'adeguamento delle tariffe autostradali anche in considerazione dei provvedimenti anti-COVID, che hanno determinato limitazioni alla circolazione, nelle more della redazione dei piani finanziari dei concessionari. Si prevedono poi nuove norme in materia di vigilanza sulle dighe, in relazione alla capacità degli invasi e dei progetti di gestione. Sono tutte modifiche tese alla semplificazione, soprattutto per le piccole dighe, delle operazioni di svasso, sghiaimento e sfangamento, pur nel rispetto dei requisiti di sicurezza previsti e nell'ambito delle norme nazionali vigenti. Nel merito di tali temi reputiamo di notevole importanza le norme approvate con un emendamento delle relatrici che mira a finanziare la redazione della progettazione di fattibilità tecnico-economica relativa all'adeguamento e alla messa in sicurezza della strada statale via Aurelia, nel tratto compreso tra il comune di Sanremo ed il comune di Ventimiglia, oltre all'emendamento di Italia Viva, a firma del deputato Nobili,

che ha reso disponibili 5 milioni di euro per il rifacimento o la manutenzione delle strade urbane di Roma Capitale, anche attraverso una convenzione con ANAS; finalmente, forse le buche scompariranno.

L'articolo 2-*bis*, inserito durante l'esame in sede referente, reca disposizioni finalizzate all'individuazione di nuovi siti per i caselli autostradali funzionali all'accesso delle stazioni ferroviarie per l'alta velocità e per l'alta capacità, di prossima realizzazione. Questo è un elemento molto importante perché, fino ad oggi, le nostre infrastrutture, quelle stradali e quelle ferroviarie, sembravano essere in competizione. Oggi, finalmente, si prevede una rete vera tra l'alta velocità e i caselli autostradali, in modo tale da rendere il nostro Paese competitivo, come avviene negli altri Paesi d'Europa.

Il testo dell'articolo 3 prosegue con diverse disposizioni in materia di trasporto ferroviario, di ammodernamento degli impianti e della segnaletica ferroviaria, al fine di accelerare in sicurezza il passaggio dal sistema di segnalamento nazionale verso il Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione di traffico ferroviario, European Rail Traffic Management System, anche attraverso l'attrezzaggio di sottosistemi di bordo di veicoli col sistema ERTMS, finanziando il passaggio attraverso l'istituzione nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili di un fondo con dotazione di 60 milioni di euro fino al 2026.

L'articolo 4 prevede una serie di norme in materia di trasporto marittimo, da un lato, per adeguare le norme nazionali ai nuovi standard e alle prescrizioni di sicurezza internazionali e, dall'altro, per aggiornare le previsioni concernenti la formazione di personale ispettivo delle capitanerie di porto. Con emendamenti presentati da Italia Viva, volti a sostenere il sistema delle autorità portuali, dei concessionari portuali e dei loro lavoratori, anche in considerazione delle gravi difficoltà del traffico crocieristico e della conseguente riduzione del volume degli incassi,

pensiamo di aver migliorato le disposizioni previste in tale articolo.

L'articolo 5 mira a garantire ai Dicasteri competenti le strutture adeguate per la gestione delle risorse del PNRR. Con particolare riferimento al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, si rende necessario promuovere ed incrementare l'attività di studio, di ricerca e di sviluppo attraverso il CISMI.

L'articolo 6 prevede disposizioni per l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

L'articolo 7 riguarda il trasporto aereo: il decreto proroga il collegamento aereo dall'aeroporto Milano Linate per il Regno Unito e viceversa per due stagioni di traffico. Infatti, la crisi del trasporto aereo, dovuta all'andamento della pandemia da COVID-19, è tuttora esistente e imprevedibile nei futuri sviluppi, tanto che attualmente si registra una profonda e generalizzata incertezza che interessa sia gli operatori del settore sia i passeggeri, con i noti effetti sull'andamento del mercato, che oggi registra ancora un decremento. Appare quindi corretta la posizione del Governo che, a prescindere dalla natura degli *hub* e del sistema *point to point* adottato, consente attività di traffico tese a garantire la sostenibilità economica ed occupazionale di alcuni scali e sistemi aeroportuali.

Inoltre, mi piace segnalare come le relatrici abbiano voluto istituire la Giornata nazionale per non dimenticare, in relazione al grave incidente occorso proprio a Linate l'8 ottobre 2001. Il fine della norma è quello di promuovere la sicurezza dei mezzi di trasporto e l'incolumità dei passeggeri.

L'articolo 8 provvede a modificare la disciplina relativa ai contributi per l'acquisto dei veicoli inquinanti. Si consente la possibilità, prima negata, di erogare il contributo a chi acquista nel periodo di riferimento dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, mentre l'immatricolazione in Italia può venire anche successivamente a tale periodo. In questo modo, il Governo e il Parlamento si fanno carico di

eventuali ritardi nelle immatricolazioni, dettati dai tempi di consegna lunghi o da difficoltà burocratiche. Vi è poi un rifinanziamento di alcuni di questi contributi e una complessiva ricollocazione delle risorse ancora disponibili, in modo da destinarle al finanziamento degli incentivi che hanno maggiore necessità.

Nell'articolo 9 si prevede l'introduzione di misure semplificative per la realizzazione del parco della Giustizia di Bari che, da quando è iniziata questa legislatura, è al centro di infinite discussioni al fine di accelerare l'iter urbanistico, progettuale ed economico.

L'articolo 10 modifica le norme relative all'attribuzione delle risorse *Next Generation EU* ad amministrazioni od organismi titolari degli interventi.

L'articolo 11 rifinanzia le misure per il sostegno all'internalizzazione, previsto dal fondo di cui alla legge n. 394 del 1981. Tale disposizione era prevista dal PNRR e la ratifica da parte del consiglio del piano richiede ora la specifica emanazione delle norme di rifinanziamento.

L'articolo 12 è in relazione al PNRR, al Fondo per lo sviluppo e la coesione e ai fondi strutturali (ciclo di programmazione 2021-2027). In considerazione della mole di risorse finanziarie in arrivo, mira a dare impulso alla progettualità locale, al fine di dare avvio al recupero del divario infrastrutturale e socioeconomico che caratterizza i territori del Mezzogiorno e delle aree interne. Si prevedono, quindi, concorsi di progettazione e di idee, ma anche l'ausilio e l'accompagnamento da parte dell'Agenzia per la coesione territoriale, la quale offre assistenza per la redazione di bandi, in collaborazione con l'autorità nazionale anticorruzione, cercando di sopperire al deficit di progettualità locale, prevalentemente imputabile alla carenza di personale tecnico presso gli enti locali medio-piccoli, fiaccati dal lungo periodo del blocco nel *turnover*. Da segnalare è l'emendamento delle relatrici che prevede che le procedure di valutazione di impatto ambientale siano svolte dalla Commissione

tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, dando precedenza agli interventi previsti dall'allegato 4 del decreto 31 maggio 2021, ossia la realizzazione dell'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina, il potenziamento della linea ferroviaria Verona-Brennero, la realizzazione della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, la realizzazione della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto, la realizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara, il potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara, la realizzazione delle opere di derivazione della diga di Campolattaro (Campania), la messa in sicurezza e l'ammodernamento del sistema idrico del Peschiera (Lazio), interventi di potenziamento delle infrastrutture del porto di Trieste e la realizzazione della diga foranea di Genova.

L'articolo 13, come molti colleghi hanno detto, prevede un esame e un finanziamento per quanto riguarda le isole minori ed è un elemento importante. C'era una legge sulle isole minori, che è stata approvata al Senato ma che è ferma alla Camera. Con questo provvedimento, ovviamente, riusciamo a sbloccare in parte il finanziamento.

Mi piace concludere con l'articolo 16 che proroga fino al 31 dicembre 2024 la durata massima dell'incarico del commissario straordinario previsto per la ricostruzione del ponte Morandi, crollato a Genova il 14 agosto 2018, e disciplina la copertura dei relativi oneri, quantificati complessivamente in circa 4,9 miliardi di euro per il periodo 2021-2024.

Con riferimento a questo articolo è stato presentato ed approvato all'unanimità - ringrazio i colleghi per la fiducia e per la pazienza che hanno avuto nel sopportarmi e supportarmi - un mio emendamento sulla zona logistica semplificata, prevista dal "decreto Genova" ed estesa al basso Piemonte, per la costruzione della retroportualità dei porti di Genova e di Vado, a Savona. È una misura importantissima perché i porti di Genova e di Savona, oltre a quello di Rotterdam, per essere competitivi hanno bisogno di infrastrutture portuali, con riferimento alle

quali occorre prevedere l'utilizzo del territorio piemontese, poiché la regione Liguria è molto schiacciata sulle montagne. È stato un lungo percorso e all'inizio il Governo aveva espresso un parere negativo, perché probabilmente non aveva compreso fino in fondo la portata di questo emendamento. Grazie alla sottosegretaria Bergamini, alla Ministra Carfagna, alla durezza di testa della presidente Paita, che ha aiutato il processo di conclusione, ma anche a tutti i deputati, dai piemontesi di Forza Italia e della Lega, ma non solo, abbiamo portato a casa un risultato incredibile, che rende potenzialmente interessante il territorio del medio e basso Piemonte. E questo è veramente un ringraziamento non formale al Governo che ha dato parere favorevole ad un emendamento che davvero può rendere il nostro Paese competitivo in Europa (*Applausi dei deputati del gruppo Italia Viva*).

PRESIDENTE. Suspendo, a questo punto, brevemente la seduta, che riprenderà alle ore 10,45.

La seduta, sospesa alle 10,35, è ripresa alle 10,50.

PRESIDENTE. La seduta è ripresa. È iscritta a parlare la deputata Fogliani. Ne ha facoltà.

KETTY FOGLIANI (LEGA). Grazie, Presidente. Il decreto-legge n. 121 in esame è un provvedimento molto articolato che contiene disposizioni complesse che intervengono in materia di sicurezza, infrastrutture, trasporti e circolazione stradale. Alcune di queste disposizioni, in particolare in materia di trasporti, sono oggetto di dibattito e di lavoro nella nostra Commissione dall'inizio di questa legislatura, cioè dal 2018. Molte delle modifiche al codice della strada previste sono in linea con quanto la Lega propone da diverso tempo; mi riferisco, in particolare, alla possibilità di effettuare, anche presso officine esterne autorizzate, le revisioni periodiche dei veicoli pesanti, all'introduzione degli stalli

rosa dedicati alle donne in gravidanza e alle famiglie, agli incentivi ai comuni per riservare la sosta gratuita sulle strisce blu alle persone con disabilità e alla disposizione in materia di circolazione di prova che prevede che i veicoli non immatricolati e quelli muniti di carta di circolazione possano circolare con l'autorizzazione di prova per motivi connessi a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti anche per ragioni di vendita o allestimento, su cui il nostro gruppo in passato ha presentato anche una proposta di legge a mia prima firma, molto attesa dagli operatori del settore.

Il decreto prevede, inoltre, l'aumento della lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati da 16,5 a 18 metri, consentendo in particolare agli autosnodati e ai filosnodati destinati al sistema di trasporto rapido di massa di raggiungere la lunghezza massima di 24 metri, purché su itinerari in corsia riservata autorizzati dal MIMS. Si interviene sulla sanzione prevista per il divieto di sosta negli spazi riservati ai veicoli adibiti al trasporto scolastico, aumentandola da 42 a 173 euro, nonché sulle sanzioni per la violazione del divieto di sosta sugli spazi riservati ai veicoli delle persone con disabilità, che passano da 165 a 660 euro, e del divieto di sosta nelle aree pedonali urbane, che passano da 87 a 345 euro. Ancora, è previsto un intervento in relazione all'esercizio dell'attività di autotrasporto e un intervento in materia di esami di abilitazione per gli ispettori incaricati dei controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Siamo anche soddisfatti per l'approvazione in Commissione di alcune proposte emendative presentate dal nostro gruppo che rappresentano battaglie che portiamo avanti, anche in questi casi, da molto tempo. Ricordo, in particolare, la possibilità di installare un'insegna pubblicitaria al centro delle rotatorie nelle quali vi sia un'area verde, la cui manutenzione sia affidata a titolo gratuito. Questa misura di buon senso, che avevamo già proposto nell'ambito della discussione sul codice della strada, farà

risparmiare risorse preziose ai nostri enti locali. Con un altro emendamento della Lega si semplificano le procedure per la concessione di agevolazioni fiscali e tributarie sui veicoli destinati al trasporto delle persone con disabilità; sarà, infatti, sufficiente la presentazione della patente di guida con l'obbligo di adattamenti al veicolo, invece di tutta una serie di documenti, tra cui verbali rilasciati da commissioni pubbliche. Inoltre, grazie a un altro emendamento sempre targato Lega, finalmente, anche le macchine agricole verranno classificate di interesse storico o collezionistico, purché la data di costruzione sia precedente di almeno quarant'anni a quella della richiesta di riconoscimento. Con un nostro emendamento si rafforzano gli strumenti attualmente previsti dal codice della strada al fine di garantire la sicurezza dei passaggi a livello, impedendo il verificarsi di comportamenti scorretti che determinino l'ingombro dei binari. All'interno di una riformulazione è stato accolto un nostro emendamento che prevede il limite massimo di 4 mila watt di potenza per i motori ad alimentazione elettrica. Inoltre, è stata approvata una nostra proposta che prevede l'autorizzazione a una maggiore lunghezza degli autosnodati e filosnodati in servizio di trasporto pubblico di persone, dai 18 attuali ai 18,75, a due casse. Un'altra proposta emendativa che siamo riusciti a far approvare prevede l'abrogazione del comma 5 dell'articolo 122 del codice della strada, per garantire ai candidati la possibilità di esercitarsi legittimamente sulle varie strade e in diverse condizioni di traffico. Inoltre, siamo particolarmente soddisfatti per l'approvazione della proposta che autorizza in via definitiva l'utilizzo dei motoveicoli per i servizi sanitari di pronto intervento.

Infine, sempre in relazione a un articolo del decreto che modifica il codice della strada, è stato approvato un emendamento che prevede il prolungamento della durata dell'autorizzazione a esercitarsi per il conseguimento delle patenti di guida da 6 a 18 mesi e che porta fino a un

massimo di due volte le prove pratiche di guida. Purtroppo, in tema di monopattini elettrici esprimiamo, invece, un certo rammarico per quella che a nostro giudizio è un'occasione mancata, perché, nonostante alcune novità positive introdotte in Commissione, grazie anche al nostro contributo, come, ad esempio, il divieto di transito e sosta sui marciapiedi, cose che in questi mesi hanno creato forti disagi soprattutto ai soggetti più fragili, la riduzione da 25 a 20 chilometri orari della velocità, che resta a 6 chilometri orari nelle aree pedonali, e la previsione di confisca in caso di modifiche che ne aumentino le prestazioni, molti altri nodi sul fronte della sicurezza stradale restano ancora aperti, soprattutto con riferimento all'obbligatorietà del casco, della questione delle targhe e delle assicurazioni. Siamo lieti che siano state accolte in Commissione due nostre proposte emendative; mi riferisco, in particolare, all'emendamento che consente all'Autorità di regolazione dei trasporti di utilizzare la quota non vincolata dell'avanzo di amministrazione per sopperire alle minori entrate connesse alla riduzione dei contributi dovuti agli autotrasportatori. Si tratta di una proposta che permette di regolare il funzionamento dell'Autorità con le sue risorse, senza gravare ulteriormente sugli autotrasportatori in questo particolare momento. Siamo lieti che sia stata approvata una nostra proposta che supera alcuni limiti relativi al mercato dei servizi di linea di lunga percorrenza su gomma.

Il provvedimento interviene, inoltre, nel settore del trasporto marittimo, prevedendo modifiche in materia di sicurezza delle navi volte all'armonizzazione con la normativa dell'Unione europea e all'aggiornamento delle previsioni sulla formazione del personale ispettivo del Corpo della capitaneria di porto. Proprio a questo riguardo sono state approvate due proposte emendative di riordino della legislazione in materia portuale che prevedono, rispettivamente, l'inclusione del porto di Licata nell'ambito di competenza dell'Autorità di sistema portuale del mar

di Sicilia occidentale e del porto di Saline nell'Autorità di sistema portuale dello Stretto. Mi fa particolarmente piacere che sia stato approvato un emendamento a mia prima firma che permette ai soggetti che svolgono attività di servizio di trasporto pubblico non di linea a mezzo natanti di poter esercitare anche altre attività con codici Ateco diversi, andando a parificare la loro condizione con quella dei soggetti che svolgono il servizio di trasporto pubblico non di linea su terra. Poi, anche per l'approvazione di un altro nostro emendamento in sede referente che prevede un concorso per titoli ed esami per l'assunzione di 5 unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia presso l'Ente nazionale per l'aviazione civile, l'ENAC. Mi permetto, però, questa nota: nel pieno spirito di collaborazione e lealtà nei confronti del Governo, ho deciso di ritirare un emendamento a mia prima firma che destinava i fondi - certi - per l'opera primaria e strategica per il completamento della terza corsia della A4 nel tratto San Donà-Portogruaro, tratto dove si registrano continuamente gravi incidenti, quasi sempre mortali, e che urgentemente deve essere ultimato, essendo la via principale di collegamento con l'Europa. Per questo motivo presenterò un ordine del giorno, di cui auspico l'approvazione, su questa problematica, condivisa, fra l'altro, da tutti i colleghi del territorio, anche degli altri partiti. Esprimiamo soddisfazione per l'approvazione degli emendamenti che danno il via libera a 8 milioni di euro per la progettazione dell'Aurelia-bis Sanremo-Ventimiglia e che accelerano l'intervento sulla Tarquinia-San Pietro in Palazzi grazie all'acquisto da parte di ANAS dei progetti.

Lasciatemi, infine, esprimere grandissima soddisfazione per l'approvazione all'unanimità dell'emendamento delle relatrici per l'istituzione della Giornata nazionale, per non dimenticare l'8 ottobre, al fine di ricordare le vittime degli incidenti e di sensibilizzare l'opinione pubblica, soprattutto i giovani, alla sicurezza nel trasporto, alla centralità del passeggero, al rispetto della dignità umana e

del valore della vita di ogni singolo individuo. Insomma - vado a concludere - questi descritti sono solo una parte dei settori a cui con questo decreto abbiamo potuto dare risposte su specifici argomenti, per noi del gruppo Lega molto importanti e su cui c'è stato un lavoro lungo e continuo, sia personale, sia fuori da queste Aule, sia in Commissione, e che continuerà con la stessa determinazione anche in futuro (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Casu. Ne ha facoltà.

ANDREA CASU (PD). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, intervenire sulla conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 è anche per me l'occasione per svolgere il primo intervento in quest'Aula (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*); vi ringrazio. Questo provvedimento nasce da un intenso lavoro delle Commissioni VIII e IX, un lavoro del Governo, un lavoro dei Ministri, del Presidente del Consiglio, e io interverrò, grazie all'attenzione del mio gruppo, del capogruppo Debora Serracchiani, dei capigruppo in Commissione, Davide Gariglio e Stefania Pezzopane, nel merito. Però concedetemi, dato che è il mio primo intervento in Aula, qualche parola per ringraziare le cittadine e i cittadini, le elettrici e gli elettori dei quartieri che mi hanno votato e che mi hanno consentito di essere qui, in quest'Aula così importante (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

Quindi voglio ringraziare chi ogni giorno vive e combatte a Primavalle, Torvecchia, Torresina, Quartaccio, Selva Nera, Selva Candida, Aurelio, Boccea, Casalotti, Montespaccato, Pisana, Bravetta, Gianicolense, Corviale, Casetta Mattei; lo dico sapendo bene e avendo la piena consapevolezza di che cosa impone l'articolo 67 della Costituzione. So che ogni membro del Parlamento rappresenta la Nazione e deve esercitare la sua funzione senza vincolo di

mandato, però penso, al tempo stesso, che ciascuno di noi debba rappresentare anche quelle elettrici e quegli elettori che hanno vissuto anche un momento molto difficile e hanno scelto comunque di darci fiducia, in modo da consentirci di essere qui per affrontare i loro problemi quotidiani. Va in questa direzione il decreto-legge che oggi affrontiamo.

Abbiamo sentito nell'intervento delle relatrici, che ringrazio, i due concetti da cui parte tutta l'attività legislativa che si è portata avanti sono due concetti fondamentali: la semplificazione e la sicurezza, in un settore, quello dei trasporti e delle infrastrutture, che è stato un settore centrale. Ora, noi stiamo vivendo - sì - la fine di una legislatura, ma noi stiamo vivendo anche l'inizio di una nuova fase della nostra storia, del nuovo mondo che dobbiamo costruire oltre il COVID-19. Che cosa avevamo sempre detto e abbiamo detto nei mesi difficilissimi della pandemia, quando veramente abbiamo affrontato uno dei tornanti più duri della nostra storia?

Non dimentichiamo mai: oltre 132 mila persone che ci hanno lasciato per via di questa pandemia, le loro famiglie. Il nostro pensiero deve essere sempre rivolto a quelle quattro parole che dicevamo sempre, che portavamo con noi: "Mai più come prima"; cerchiamo di fare tesoro di questa esperienza, cerchiamo di capire che cosa si può cambiare in meglio. Bisogna cercare di fare tesoro di ciò che stiamo affrontando, cercare di capire le buone pratiche da mettere in campo, correggere gli errori, cercare di cambiare le cose, per far sì che il mondo oltre il COVID-19 non sia quello di prima, ma un mondo migliore di quello che avevamo trovato, senza dimenticare chi è stato in prima linea in quella battaglia.

Quando parliamo di infrastrutture e trasporti, penso ai lavoratori dei trasporti, del trasporto pubblico locale, del trasporto merci, degli aeroporti, dei porti, delle ferrovie, che sono stati in prima linea e non si sono mai fermati durante la battaglia al virus, e, con loro, a tutti i lavoratori sanitari, dei servizi essenziali,

insomma tutta l'Italia che ha continuato a muoversi e a combattere.

Noi abbiamo previsto degli strumenti per sostenere queste persone, per sostenere le attività ed è giusto che questi strumenti si evolvano nella nuova fase di battaglia che stiamo facendo. Devo dire che questo provvedimento raccoglie questa sfida ed è frutto di un lavoro in cui il Parlamento e il Governo hanno lavorato insieme; hanno lavorato insieme fin dall'inizio e poi hanno lavorato insieme fino alle ultime ore. Io sono arrivato agli ultimi passi di questo percorso, ma è un percorso di mesi di lavoro, di confronto, di emendamenti, di attività legislativa, che ha la forza di tanti gruppi parlamentari, anche di posizioni politiche diverse, che hanno lavorato insieme per cercare di migliorare il quadro. È un punto di arrivo, ma è anche un punto di partenza, perché tante delle cose che abbiamo affrontato, tante delle risposte che aspettano i nostri cittadini non sono contenute in questo provvedimento, ma io sono certo che con l'azione del Governo Draghi, che noi sosteniamo, con l'azione dei gruppi parlamentari di maggioranza, con il lavoro del Partito Democratico guidato da Enrico Letta, noi continueremo, a cominciare dai prossimi passaggi, dal documento di bilancio, dalla discussione che ci attende, a portare avanti ciò che non è contenuto, ovvero le risposte che ancora non sono date.

Parto da un provvedimento, da alcuni degli emendamenti che come Partito Democratico abbiamo presentato e che riguardano l'attività della nostra città, perché vanno proprio nella direzione della sicurezza e della semplificazione che abbiamo detto. Ringrazio il Governo per l'emendamento presentato su ANAS.

Noi abbiamo avuto l'occasione di presentare due subemendamenti: uno prevede che le società miste regionali, Autostrade del Lazio SpA, Autostrada del Molise SpA, Concessioni autostradali lombarde SpA e Concessioni autostradali piemontesi SpA, che non abbiano provveduto ad avviare, ovvero a concludere, con un provvedimento di aggiudicazione le

procedure di gara per l'affidamento delle autostrade di rilevanza regionale, siano sciolte e poste in liquidazione a decorrere dalla medesima data, prevedendo la nomina di un commissario liquidatore.

Questo provvedimento, in realtà, viene dopo 18 mesi di interventi, prima del MiT, poi del MIMS, poi della regione Lazio, che, per quanto riguarda la dimensione del Lazio e dell'opera della Roma-Latina, miravano da un lato a garantire un impatto ambientale più basso per l'opera e, dall'altro, un piano di sostenibilità economico-finanziaria che andasse incontro alle esigenze dei pendolari. Questo passaggio normativo consente di riprendere l'iniziativa e di portare avanti il coronamento di questi lavori che ci potranno consentire di realizzare un'opera strategica fondamentale per il Lazio, che è Roma-Latina, e anche per la capitale.

Il secondo è un subemendamento per assicurare la realizzazione degli interventi urgenti per la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità del territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali. Roma Capitale viene autorizzata a stipulare apposita convenzione con ANAS SpA per l'affidamento di detti interventi, da realizzare entro novanta giorni dalla sottoscrizione di detta convenzione. Per tali finalità ANAS SpA è autorizzata a utilizzare le risorse già disponibili per interventi di manutenzione straordinaria nell'ambito del contratto di programma tra ANAS SpA e il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili nel limite di 5 milioni di euro. Anche questo provvedimento - in realtà sono 5 milioni di euro che possono essere messi a disposizione per un intervento diretto di ANAS - mira a colpire uno dei temi della cui gravità chiunque viva la realtà romana si rende ogni giorno conto, ovvero la situazione dell'emergenza anche di sicurezza legata alla condizione delle strade romane.

È chiaro che sono tanti e altri i provvedimenti che si devono portare e si portano avanti, ma questi due interventi vanno sicuramente in questa direzione. Così come in questa direzione va il complesso dei provvedimenti che vengono adottati e che hanno visto un grandissimo lavoro da parte del gruppo del Partito Democratico nella VIII e nella IX Commissione. Sicuramente considero un fatto politico di grande rilevanza l'attenzione nei confronti delle donne che c'è in questo provvedimento, cioè il fatto stesso che ci sia una sensibilità sul tema di genere trasversale a tutti i provvedimenti adottati e che ci sia l'introduzione del permesso rosa; il fatto che ci sia la possibilità di avere dei parcheggi speciali previsti nei comuni per le donne in dolce attesa (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*), per le loro famiglie, per le mamme di bambini fino a due anni.

Lo dicevamo nei mesi della pandemia: chi sta pagando un prezzo più alto dovrà avere delle opportunità in più e il prezzo più alto durante la pandemia lo hanno pagato le donne. Quest'Aula sta operando tante scelte che vanno nella direzione di essere all'altezza di questo impegno (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

Lo stesso con riferimento al tema di rendere possibile l'accesso alle strisce blu, ai parcheggi riservati per le persone diversamente abili. Quanto è stata drammatica la pandemia per chi vive una condizione di disabilità e quanto è fondamentale che oggi, in questa nuova fase, ci siano nuove opportunità per queste persone. Poi, anche il fatto di ripensare i tempi dei nostri documenti e le modalità: abbiamo sperimentato, attraverso il digitale, la possibilità di accedere in maniera più diretta ai documenti e ci siamo resi conto come certe tempistiche siano superate e siano più difficili. Il fatto stesso di portare il foglio rosa da sei mesi a un anno va in questa direzione.

Poi, la nuova mobilità. La mediazione che c'è stata anche sul tema dei monopattini tiene insieme il tema della sicurezza, che è fondamentale: quindi, vietare la circolazione e la sosta sui marciapiedi, l'obbligo delle

frece e i limiti di velocità, ma contemperando l'interesse per una mobilità dolce, sostenibile, che si evolve, che si integra, che è intermodale, che consente a una persona di uscire di casa, di adottare un mezzo per un tratto e poi un altro mezzo e che mira a raggiungere, con una risposta complessiva, quel grande obiettivo di sostenibilità ambientale e di conversione verso la sostenibilità, che è una delle caratteristiche fondamentali del PNRR.

Poi, ci deve essere un'attenzione fondamentale nei confronti dei nostri comuni, delle richieste dei nostri comuni, dei nostri sindaci e delle nostre sindache: la richiesta, che è stata fatta dall'ANCI, e le richieste di intervenire sulla semplificazione di quelle norme che ponevano un problema per l'accesso e per la concessione dei buoni viaggio e per il grande tema delle ciclovie urbane. Noi dobbiamo dimostrare - e lo dimostriamo con questo provvedimento, ma dobbiamo farlo sempre di più - che andiamo nella direzione di offrire risposte a quello che ci viene chiesto dalle nostre sindache e dai nostri sindaci, tutti in prima linea nella battaglia e devono avere tutti il nostro sostegno.

Poi, ricordo i grandi temi strategici legati al sistema portuale. Il sistema portuale è un sistema strategico fondamentale per l'Italia ed è fondamentale che vi sia attenzione. Noi, come Partito Democratico, portiamo avanti tante battaglie, alcune hanno avuto accoglimento già adesso, mentre altre le porteremo avanti nei prossimi mesi. Sicuramente, per le autorità di sistema portuale è stata prorogata, sino alla fine dell'anno, la possibilità di ridurre i canoni concessori e i ristori previsti (i ristori per il COVID); è stata prevista la possibilità di attingere al Fondo nazionale vittime dell'amianto per risarcire i familiari; inoltre, tutta una serie di provvedimenti e su altri saranno presentati ordini del giorno o iniziative di sostegno, ma ci dev'essere un'attenzione particolare. Lo dico, anche da parlamentare romano, relativamente alla situazione relativa al porto di Civitavecchia, che è un porto che ha una caratteristica particolare, perché vive

moltissimo per il settore crocieristico e abbiamo avuto un problema drammatico per quanto riguarda l'attività crocieristica. Quindi, è chiaro che questi settori devono avere un'attenzione e in questo provvedimento c'è un'attenzione che va in questa direzione e anche nella direzione di garantire risorse e opportunità e consentire, effettivamente, di andare avanti.

Poi, c'è il tema delle grandi autostrade. Noi abbiamo fatto una battaglia in Commissione ambiente per bloccare gli aumenti sull'A24 e sull'A25. È una battaglia che noi rivendichiamo, che porteremo avanti, che serve. Devo dire che è una battaglia che oggi non vede compimento in questo provvedimento, ma io sono sicuro che avrà la possibilità di essere portata avanti nei prossimi atti che porteremo in quest'Aula e riguarda l'ingiustizia che pagano i cittadini romani, che, ogni giorno, sono chiamati, per lavorare, per andare in ospedale, per andare a scuola, per andare a trovare un parente, ad attraversare il tratto urbano dell'A24. Il fatto che, ogni giorno, per fare un'attività normale debbano pagare un pedaggio dentro la città, rimanendo in città, spostandosi nel quartiere per accedere a un servizio essenziale, è un'ingiustizia (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*). Purtroppo, questo provvedimento non sana questa ingiustizia. Noi abbiamo il dovere di rivolgerci a queste persone e di offrire risposte concrete, a partire dai prossimi provvedimenti che avremo in discussione.

C'è il tema, naturalmente, del sistema aeroportuale, anch'esso assolutamente strategico e il Governo sta facendo un'azione e norme speciali per garantire il passaggio da Alitalia a ITA. È chiaro che, nel percorso di Commissione, c'è stato un *vulnus* nella procedura legislativa. Noi, come Partito Democratico, garantiamo un impegno totale nel sostenere il Governo nell'azione per rilanciare ITA e questa nuova azione, ma, al tempo stesso, per garantire, sempre e comunque, i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, che devono essere tutelati in ogni livello di questo passaggio. Noi l'attenzione nei confronti del

lavoro la consideriamo un punto fondamentale della nostra azione.

È chiaro che oggi questo decreto-legge ci consente di fare passaggi in avanti importanti per questo Parlamento e per il Paese, ma noi sappiamo che è un lungo percorso e oggi contribuiamo con un passo. Lo facciamo nella giornata di oggi, che segna il mio primo intervento, che è una giornata importante per la storia del nostro Paese, perché 99 anni fa si muovevano i primi passi della marcia su Roma e io credo che noi, quella data, non la dobbiamo mai dimenticare, perché è una data che scrive una delle pagine più nere della nostra storia.

Però, io vi dico anche una cosa in più che sento: che quello che stiamo facendo oggi forse è il modo migliore per rispondere a chi, anche in queste settimane e in questi mesi, ha provato a prendere d'attacco le istituzioni, a prendere d'attacco i sindacati, ad attaccare tutti noi, ad attaccare la nostra democrazia. Questo Parlamento si deve occupare dei problemi delle persone, deve confrontarsi, dobbiamo discutere, dobbiamo trovare mediazioni, ma dobbiamo dare risposte alle cittadine e ai cittadini. È questa la migliore risposta della nostra democrazia a chi l'attenta e a chi l'attacca e il fatto che siamo qui a discutere di trasporti, di infrastrutture, di sicurezza, di diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, di attenzione nei confronti delle categorie più fragili e di risposte per chi vive nelle periferie delle nostre città è la migliore risposta che possiamo dare, perché quest'Aula - e noi, con il nostro impegno, lo garantiremo - non è stata e non sarà mai un "bivacco di manipoli" (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*). Viva il Parlamento, viva la democrazia, viva l'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*)!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Stefano Fassina. Ne ha facoltà.

STEFANO FASSINA (LEU). Grazie, Presidente. Il decreto-legge oggi in conversione, come è stato ricordato dalla

presidente Paita, relatrice del provvedimento, dai colleghi e dalle colleghe che mi hanno preceduto e, da ultimo, dal collega Andrea Casu, al quale auguro anch'io un proficuo lavoro dopo l'efficace primo intervento che oggi ha consegnato all'Aula, contiene norme di grande rilievo per gli investimenti, la sicurezza delle infrastrutture, i trasporti, la circolazione stradale e la mobilità sostenibile.

Però, vorrei concentrarmi soltanto su un tema che a me pare importante, sebbene sia stato quasi completamente assente dal nostro dibattito, rimosso dal nostro dibattito, nonostante riguardi la più grande crisi aziendale del nostro Paese (la più grande crisi aziendale del nostro Paese!), con 10.500 lavoratori e con un impatto sistemico. Mi riferisco, appunto, ad Alitalia e al decollo avvenuto, nei giorni scorsi di ITA, la *newco* che ha assunto le funzioni del trasporto aereo nazionale.

Prima di arrivare ai due elementi che voglio sottolineare, ricordo i fatti per punti schematici. Dal 2007, Alitalia è in amministrazione straordinaria ed è arrivata all'amministrazione straordinaria dopo 10 anni di proprietà privata (al 100 per cento privata). Quindi, una prima leggenda metropolitana da dover confutare è che, appunto, quel pozzo mangiasoldi sia stato il carrozzone pubblico. È stata proprietà privata, prima dei cosiddetti capitani coraggiosi e poi di Etihad. Non entro nel merito dei disastri che sono stati compiuti consapevolmente, con il saccheggio consapevole, in particolare, da parte dell'ultima proprietà.

Come sapete, l'anno scorso siamo intervenuti, come Parlamento, e abbiamo disposto e finanziato, per 3 miliardi, la nascita di una *newco* e previsto anche quella che poi l'attuale presidente di ITA ha chiamato ingerenza politica.

Abbiamo previsto per il Parlamento un'ingerenza, cioè la valutazione del piano industriale della *newco*, perché, appunto, in rappresentanza dei contribuenti della nostra Nazione, abbiamo messo a disposizione 3 miliardi e, quindi, ci siamo anche - credo ragionevolmente - assunti l'onere

di valutare l'utilizzo di quei 3 miliardi; abbiamo, quindi, dato un parere favorevole, in Commissione trasporti, al piano industriale; un piano industriale che, poi, è stato - a sua volta - modificato, in ragione dell'interlocuzione... Scusate colleghi, però così è davvero complicato...

PRESIDENTE. Colleghi! Prego, collega.

STEFANO FASSINA (LEU). Quel piano industriale, che è stato poi modificato in ragione dell'interazione con la Commissione europea, ed è stato modificato in nome del principio della discontinuità, un principio che, secondo la Commissione europea, doveva portare a una *fair competition*, ossia a una concorrenza equa tra le compagnie aeree, come se il problema della competizione fosse relativo agli stipendi dei lavoratori e non al fatto, ad esempio, che in quel mercato vigono il *dumping* fiscale e il *dumping* sociale, praticato innanzitutto da vettori *low cost*, come Ryanair. In nome di questo principio di discontinuità, il Governo - lo dico con grande franchezza, anche con un po' di brutalità, però credo che la drammaticità della situazione lo richieda - ha sostanzialmente sottoscritto una resa dal punto di vista del piano industriale, perché in quel cosiddetto accordo, in quella decisione della Commissione europea - questo è il termine tecnico - si riconosceva discontinuità alla condizione che venisse messo al bando il marchio, venisse ceduto quasi il 60 per cento degli *slot* a Fiumicino e il 15 per cento degli *slot* a Linate, si rinunciasse in via definitiva al programma Mille miglia, si potesse partecipare all'acquisizione dell'*handling* e delle manutenzioni solo a condizione di essere in *partnership* con altre aziende e, nel caso delle manutenzioni, in un rapporto di minoranza.

In questo quadro di discontinuità, il Governo italiano è dovuto intervenire anche sulla quantità e sulle condizioni occupazionali delle lavoratrici e dei lavoratori. Ora, è vero che quella decisione della Commissione europea, per come la conosciamo - e ora ne parlerò - prevedeva anche una discontinuità in termini

di numeri e di contratti di lavoro, però, qui c'è stato qualcosa di più da parte del Governo, perché ad un'azienda al 100 per cento di proprietà dello Stato si è imposta - si è imposta - la disapplicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro, sostituito con un regolamento aziendale adottato unilateralmente, con il quale si interveniva su stipendi - lo voglio sottolineare, perché anche su questo punto continuano le leggende metropolitane - che non erano milionari, perché dal 2008 quegli stipendi erano stati allineati e, da allora, erano finiti sotto la media delle aziende dei vettori comparabili e il regolamento unilaterale (*applausi del deputato Deidda*), che ora si applica, taglia quegli stipendi del 30 e del 40 per cento, tant'è che anche i piloti Ryanair, che avevano fatto l'*application* per ITA, quando hanno visto le condizioni contrattuali, hanno rinunciato. Questo avviene in una compagnia, un'azienda al 100 per cento dello Stato. Altro aspetto importante è la disapplicazione dell'articolo 2112 del codice civile, che non è un articolo di secondo piano, perché quell'articolo presiede e assiste l'impalcatura del nostro diritto del lavoro; quell'articolo, che non è frutto di un'iniziativa legislativa nazionale, ma, pensate, di 2 direttive europee, del 1977 e poi del 2001, prevede che, se si cede un ramo d'azienda, con la cessione si devono portare anche le lavoratrici e i lavoratori, e potete capirne e intuirne le ragioni: è facile, altrimenti, aggirare tutti i diritti, basta cambiare nome all'attività, mandare via tutti e ricominciare da capo.

Ora passo a trattare dei punti che, a mio avviso, costituiscono precedenti gravi e fratture anche rispetto alla nostra attività legislativa. La prima questione riguarda la decisione della Commissione europea: quest'Aula sta per votare un testo nel quale è previsto, all'articolo 7, comma 2, che la decisione della Commissione europea viene applicata; noi votiamo una normativa per applicare la decisione della Commissione europea. Vi evidenzio, colleghe e colleghi, che - come ho fatto già in Commissione - noi siamo

di fronte al precedente di legiferare su un contenuto che non conosciamo, perché, nonostante le ripetute richieste, nonostante due lettere sottoscritte dal presidente del mio gruppo e inviate al Presidente Fico e alle presidenti delle Commissioni competenti, nonostante queste iniziative, non usuali, né le Commissioni, né l'Aula hanno a disposizione la decisione della Commissione europea; quindi, noi andiamo ad attuare contenuti di cui non abbiamo conoscenza; è un *vulnus* all'attività legislativa di quest'Aula, che credo vada sottolineato e devo dire, ahimè, mi rincresce che il Presidente della Camera avrebbe dovuto porre più attenzione a garantire i diritti fondamentali dei componenti di quest'Aula, perché, appunto, si crea un precedente e, di fronte all'indisponibilità del Governo, si sarebbe dovuto espungere dal testo in conversione un riferimento del quale né le Commissioni, né quest'Aula hanno contezza, nonostante le ripetute richieste.

La decisione del 10 settembre è stata richiesta, per la prima volta, il 22 settembre, al Governo, è stata richiesta, ancora, il 5 ottobre, quando quest'Aula ha approvato la mozione su Alitalia e ITA, siamo al 27 ottobre e la decisione della Commissione europea non è stata resa disponibile. A mio avviso, non è possibile aggirare tale diritto fondamentale di chi compone quest'Aula con l'evocazione della futura pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, una volta che è stata "ripulita", che è stata "sbianchettata" dagli elementi di riservatezza, riservatezza che dovrebbe essere garantita. È evidente, infatti, che dovrà essere pubblicata in quanto è un atto ufficiale, ma il fatto che sia pubblicata dopo la nostra approvazione rappresenta un *vulnus* la cui constatazione ritengo utile lasciare agli atti.

Secondo elemento, di merito: l'aggiramento dell'articolo 2112 del codice civile. Anche su questo punto segnalò ai colleghi l'aggiramento che è stato fatto dell'articolo 7, comma 2, e la bocciatura dell'emendamento che avevamo proposto in Commissione per introdurre il riferimento esplicito all'articolo del codice

civile. Si trattava di una introduzione che, a nostro avviso, poggiava sul mandato e sull'impegno che l'Aula aveva affidato al Governo nella mozione che ho ricordato prima, del 5 ottobre, perché in tale mozione è stato scritto, tra gli impegni, che agli occupati di ITA si applicano le normative europee nazionali.

Quell'applicazione di normative nazionali europee è proprio il riferimento all'articolo 2112, la cui disapplicazione ci riporta alla norma del codice civile del 1942, quando nei passaggi aziendali si dava la disdetta - si chiamava così - ai lavoratori e si riavviavano le assunzioni individuali senza tener conto del pregresso, senza tener conto di quella che era l'anzianità contributiva, senza tener conto di quella che era l'anzianità professionale, ma nella totale discrezionalità, esattamente come è stato fatto adesso in ITA.

Voglio sottolineare che questa stessa operazione è stata fatta nel 2008, con un decreto del Governo Berlusconi, quando si definì il passaggio da Alitalia a CAI, ed intervenne subito dopo una decisione della Corte di giustizia europea per imporre al legislatore italiano di applicare la normativa comunitaria, cosa che poi fece. La seconda disapplicazione di quell'articolo del codice civile avvenne nel passaggio di CAI a Ethiad, dove ci fu ancora una violazione di quell'articolo e nel 2020 è intervenuta la Corte di cassazione italiana a ricordare la necessità di applicare quell'articolo.

Il legislatore, nonostante questi precedenti, ancora una volta disapplica quell'articolo del codice civile ed è facile prevedere che, ancora una volta, sarà la magistratura a dover supplire una carenza di noi legislatori.

Quindi tutto previsto, tutto in linea con quanto avvenuto e, ancora una volta, una carenza del legislatore: i lavoratori dovranno fare affidamento sulla magistratura per vedere riconosciuti i loro diritti.

Presidente, io vado a concludere, però credo che sia utile lasciare a verbale che siamo di fronte a dei *vulnus* molto rilevanti nella procedura legislativa e a una inadeguata garanzia delle prerogative parlamentari. Per

queste ragioni, il sottoscritto non parteciperà al voto e si riserverà anche di valutare l'utilità e la praticabilità di un'azione verso la Corte costituzionale, al fine di veder garantiti i propri diritti di rappresentante del popolo italiano.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Diego De Lorenzis. Ne ha facoltà.

DIEGO DE LORENZIS (M5S). Grazie, Presidente. Grazie anche all'attenzione degli onorevoli colleghi qui presenti e dei cittadini che ci seguono in diretta anche da casa. Ringrazio anch'io, ovviamente, il Governo per la presenza del sottosegretario Cancellieri. La conversione in legge del "decreto Trasporti" ha visto tante modifiche su un provvedimento che già nasce con tanti interventi normativi, che però riguardano il settore delle infrastrutture e dei trasporti, soprattutto quello della sicurezza nei trasporti.

Nel mio intervento, Presidente, mi concentrerò, però, su alcuni aspetti principali: *in primis* sulla sicurezza stradale, che è stata la stella polare della mini riforma del codice della strada, che è contenuta nel provvedimento e anche nelle modifiche intervenute in sede di conversione. Dico "mini" modifica, ma probabilmente sarebbe meglio parlare di una "maxi" modifica del codice della strada, visto che negli ultimi vent'anni, forse, questo è stato il provvedimento più corposo per quanto riguarda le modifiche intervenute su questa legislazione.

Prima di intraprendere, però, questo discorso, forse conviene fare anche un piccolo *excursus* e una piccola premessa. Nel 2019, fonte Istat, nel nostro Paese si sono verificati oltre 172 mila incidenti stradali, che hanno visto il ferimento di 241.384 persone e il decesso di 3.173 vittime. Faccio riferimento al 2019 perché, ovviamente, è l'anno prima della pandemia. Questi dati ci dimostrano che il *trend* del nostro Paese, nel 2020, non avrebbe potuto centrare l'obiettivo europeo di dimezzamento delle vittime della strada e degli incidenti stradali rispetto al 2010. Ricordo anche che oltre

il 75 per cento di questi incidenti è avvenuto in ambito urbano, quindi in città, e dunque era importante intervenire sulla sicurezza stradale per cercare di arginare questo fenomeno.

Ricordo che nelle modifiche intervenute in Commissione, nella fase di conversione del decreto, finalmente entrano, tra i principi che informano il codice della strada, due principi assolutamente indispensabili: la tutela della salute e anche la tutela dell'ambiente.

Inoltre, Presidente, siamo riusciti a modificare quella descrizione per cui pedoni, ciclisti, anziani e bambini sono definiti come utenti "deboli" della strada: da oggi saranno utenti "vulnerabili". E non è soltanto una definizione o una, come dire, variazione del nome, ma è un cambio di visione: mentre fino adesso la strada è stata vista come una giungla dove vige la legge del più forte, del più pesante, del più veloce, con questo cambio si spera che si parli di responsabilità, dove l'utente più forte, o meglio l'utente più pesante, che guida un veicolo più pesante e più veloce, si prenda cura e abbia la responsabilità della sicurezza, della salute e della vita di chi è più vulnerabile.

Per parlare di sicurezza stradale, abbiamo anche modificato la responsabilità in solido nei servizi di condivisione dei veicoli. Oggi alcune condotte scorrette non sono perseguite, o meglio, per quanto riguarda la responsabilità di tali condotte, come dire, risponde in solido il noleggiatore, mentre da adesso, finalmente, la responsabilità sarà esclusivamente a carico di chi ha noleggiato il veicolo.

Poi, Presidente, per parlare di sicurezza e di attenzione verso le persone più vulnerabili, come Commissione abbiamo molto apprezzato l'intervento del Governo, che ha consentito finalmente di stabilire in maniera omogenea sul territorio la possibilità della sosta gratuita per le donne in attesa e per i genitori con i bambini fino a 2 anni, nonché la sosta gratuita negli stalli a pagamento per coloro che hanno disabilità e che trovano, magari, gli stalli riservati occupati da persone che, evidentemente, in maniera incivile occupano posti non a loro riservati. Inoltre, Presidente,

abbiamo ottenuto la decurtazione di un numero maggiore di punti della patente proprio per chi occupa gli stalli riservati a persone con disabilità.

Ancora, abbiamo reso più sicuro il codice della strada, perché finalmente permettiamo a chi si esercita alla guida di ciclomotori e di motocicli, di farlo non più soltanto in luoghi poco frequentati, come prescriveva il codice, ma in tutti i luoghi, atteso che poi l'esame si svolge anche in luoghi frequentati dal resto dei veicoli.

Inoltre, abbiamo inasprito il codice della strada, prevedendo la responsabilità del conducente di ciclomotori e motocicli, qualora il passeggero non indossi il casco.

Ancora, abbiamo previsto la possibilità di registrare sui documenti di circolazione il sequestro del veicolo: ad oggi venivano venduti ed erano in circolazione veicoli il cui proprietario era addirittura ignaro della possibilità che questo veicolo fosse stato sottoposto a sequestro. Grazie a questa semplificazione, questo oggi non avverrà più.

Ancora, Presidente, abbiamo stabilito che, nella progettazione di opere stradali e ferroviarie, siano previsti dei varchi e dei corridoi verdi per la fauna selvatica.

Oltre alla sicurezza stradale, grande rilievo è stato dato alla semplificazione.

Abbiamo permesso, permettiamo finalmente ai cittadini di fare ricorso contro le sanzioni elevate, le multe elevate per infrazioni al codice della strada grazie a posta elettronica certificata o altro recapito certificato qualificato previsto dal codice dell'amministrazione digitale. Ancora una semplificazione, permettiamo per cui chiunque abbia un motociclo con un motore elettrico, quindi le nuove moto che hanno motore elettrico, con potenza pari o superiore a 11 kilowatt, di circolare finalmente su tangenziali, strade extraurbane principali e autostrade, cosa che era loro vietata fino ad oggi. La possibilità, inoltre, di usare i motocicli per svolgere il servizio di autoambulanze e, poi, una piccola rivoluzione, cioè la possibilità di usare motoveicoli e velocipedi anche per il

servizio di piazza, per il servizio di taxi, come avviene anche in altri Paesi. Come gruppo, poi, abbiamo sottoscritto due emendamenti, che non sono presentati da noi, ma che per noi rivestono grande importanza: uno è sulla trasparenza delle multe; finalmente il Ministero dell'Interno sarà obbligato a pubblicare l'elenco dei comuni che non trasmettono la relazione annuale sulla destinazione dei proventi delle multe per infrazioni al codice della strada; il secondo consente di esonerare chi viene sanzionato per la mancata esibizione dei documenti di guida - quindi, la patente e la carta di circolazione -, dall'obbligo di presentare al posto di Polizia il documento cartaceo se questo documento può essere verificato dall'ente accertatore direttamente *online*. Una semplificazione riguarda poi gli aumenti di sagoma, nello specifico l'aumento della lunghezza, sia per macchine agricole, non solo per le biciclette, ma anche per autobus e autosnodati, il che vuol dire che con lo stesso veicolo si potranno trasportare più passeggeri (per gli autobus, anche in città) e anche più merci, per gli autosnodati. Tante semplificazioni, quindi, al fine di avere un codice della strada finalmente un pochino più moderno. Non ci soddisfa il fatto che manchino ancora tanti altri interventi. Noi vorremmo che la città fosse a misura di persona, fosse sicura per tutti; gradiremmo che la strada già intrapresa anche da altri Paesi, come Spagna e Francia - in tutto simili a noi per motorizzazione, per mentalità -, fosse intrapresa anche nel nostro Paese, prevedendo la cosiddetta "città a 30 all'ora", che è la tendenza verso cui stanno andando tutti i Paesi europei. Avremmo voluto una stretta sull'uso dei cellulari alla guida. La nuova droga del nuovo secolo, soprattutto per i giovani, è continuare a usare i cellulari alla guida di un veicolo, con assoluta sfacciataggine e per un uso che non è evidentemente quello del navigatore né, tantomeno, quello della telefonata in viva voce o con auricolare. Abbiamo tanti giovani, tante persone, anche tanti adulti che continuano a usare il cellulare alla guida per fare delle

dirette sui *social network*, per messaggiare su *WhatsApp*. Tutto questo non ce lo possiamo permettere. Forse andrebbe rivisto, a nostro giudizio, anche il meccanismo della patente a punti, prevedendo, per esempio, la possibilità di inasprire le sanzioni per chi conduce un veicolo e non è responsabile, ad oggi, del mancato allaccio delle cinture sui sedili posteriori.

Vengo adesso, Presidente, a un altro tema che, però, è strettamente legato a quello della sicurezza stradale, che è quello dei monopattini. Questo Parlamento ha discusso a lungo se fosse opportuno intervenire con delle modifiche sulla disciplina di questi mezzi. Noi, come MoVimento 5 Stelle, abbiamo fortemente voluto, dapprima, la sperimentazione e, poi, l'equiparazione di questi mezzi alle biciclette per permettere al nostro Paese di avere un'alternativa di mobilità economica, rapida, sicura, che ha permesso all'Italia di affrontare la pandemia in maniera diversa, perché ha consentito di non sovraffollare, di non congestionare, con un ritorno al mezzo privato, il traffico cittadino per tutti coloro che sceglievano di non usare i mezzi pubblici. Abbiamo previsto anche un incentivo economico per l'acquisto dei servizi di noleggio, l'acquisto di biciclette e l'acquisto anche dei monopattini. Faccio anche qui una piccola premessa per comprendere di quali numeri stiamo parlando: 500 mila mezzi privati oggi in circolazione in Italia, che, però, con questi mezzi, hanno dato la possibilità anche di avere forti ricadute economiche. Abbiamo un settore, quello del noleggio, che ha registrato 8 milioni di noleggi nel 2020 per oltre 14 milioni di chilometri percorsi, ricavi per 300 milioni di euro all'anno e 2 mila occupati direttamente dal servizio di noleggio, con un risparmio, in termini ambientali, di emissioni climalteranti di anidride carbonica, di oltre 2 milioni di tonnellate, con solo 40 mila mezzi in condivisione. Oggi è il servizio di condivisione assolutamente più diffuso e con più veicoli. Ad oggi, i dati di incidentalità su questi mezzi ci dicono che è il mezzo più sicuro, nel senso che il tasso di incidentalità è più basso di quello delle

biciclette. Quindi, paradossalmente, veramente è il più sicuro, atteso che, nel 2019, con 3.173 vittime, il 50 per cento erano automobilisti. Nel 2020 abbiamo registrato, purtroppo, 8 decessi, di cui 7 conducenti e un pedone, nel 2021. Approfittiamo di questa sede per ribadire quali sono le regole nell'uso di questi mezzi. Alcune regole sono rimaste assolutamente identiche, perché già funzionano e già prevedono delle sanzioni elevate. È fatto divieto di circolazione sui marciapiedi, che sono riservati all'utenza ancora più vulnerabile, i pedoni. Siamo tutti d'accordo che questi mezzi non debbano circolare sui marciapiedi; devono essere previsti degli spazi appositi oppure la circolazione condivisa su strada, su carreggiata insieme agli altri veicoli, con una moderazione della velocità per tutti i veicoli. Ancora, è vietato circolare contromano oppure trasportare un passeggero, farsi trainare, trasportare cose o animali. L'uso del casco è obbligatorio per i minori: dai 14 ai 18 anni, è previsto già l'obbligo del casco. È previsto l'obbligo di giubbotto retroriflettente e luci anteriori e posteriori in condizioni di scarsa visibilità nelle ore notturne. C'è anche l'obbligo di non creare intralcio o pericolo per i pedoni, esattamente come è disposto per i ciclisti. C'è il divieto di circolazione in ambito extraurbano, quindi non si può andare sulle strade provinciali, né, tantomeno, su qualunque strada con una velocità superiore a 50 chilometri orari, in assenza di infrastrutture dedicate. Queste regole erano già presenti, ma ci siamo sentiti l'obbligo, con una condivisione unanime di queste modifiche, di introdurre alcune novità. Per esempio, nei servizi di noleggio sarà obbligatorio fare la foto a fine corsa per certificare che la sosta avviene nelle aree corrette. Infatti, è previsto il divieto di sosta sul marciapiede, salvo che siano presenti aree autorizzate dai comuni. Queste aree possono essere anche senza segnaletica orizzontale e verticale, a patto che, però, le coordinate GPS - quindi, la loro localizzazione geografica - sia pubblicata sul sito istituzionale del comune. Questi veicoli possono essere riposti

in sosta negli stalli riservati alle biciclette, ai ciclomotori e ai motocicli, purtroppo troppo scarsi ancora nelle nostre città. Abbiamo poi previsto un inasprimento delle sanzioni e un abbassamento dei limiti qualora il motore di questi veicoli venga contraffatto, venga truccato. Si passa da 2 kilowatt a un chilowatt di potenza. Cosa manca ancora su questo tema, Presidente? Noi riteniamo che una campagna di sensibilizzazione e di informazione da parte del Ministero sui *media* tradizionali, quindi sulla carta stampata, in TV, in radio, ma anche sui *social network*, sia essenziale per migliorare l'educazione stradale e sensibilizzare tutta la cittadinanza sulla sicurezza stradale e su questi nuovi veicoli. Riteniamo che il Governo debba trovare queste risorse nella prossima legge di bilancio e su questo c'è il nostro impegno. Il MoVimento 5 Stelle ha sempre lavorato perché le nostre città siano più accessibili, resilienti e vivibili, meno congestionate e meno inquinate e continuerà, ovviamente, ad avanzare ogni iniziativa utile per perseguire questo obiettivo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la deputata Ferro. Ne ha facoltà.

WANDA FERRO (FDI). Presidente, sottosegretario, siamo qui oggi a discutere di un fondamentale provvedimento che, nella sua epigrafe, reca tre parole chiave: investimenti, sicurezza e infrastrutture.

Sono parole importanti. Sappiamo perfettamente che questo Paese, per quanto concerne le infrastrutture, per crearne di nuove e rendere più sicure quelle già esistenti, ha la possibilità di superare la crisi economica, legata alla pandemia, di lasciarsi alle spalle un trito passato di rallentamenti, di pastoie burocratiche e di concertazioni infinite, affrontando con coraggio e ottimismo la sfida del rilancio. Il rilancio, per noi di Fratelli d'Italia, è immaginato così e non è soltanto il rilancio economico: è quello delle tante capacità, dei tantissimi talenti che l'Italia possiede e

sa esprimere quando è messa nelle giuste condizioni di poterlo fare. È necessario ribadire ancora una volta, in questa sede che, con le giuste condizioni e innanzitutto con la volontà di colmare il divario tra Nord e Sud, si può rimettere in moto l'Italia ed è strategico puntare al Mezzogiorno, non solo perché è l'area con margini di crescita più promettenti nel breve periodo, ma anche perché è un territorio con enormi potenzialità ad oggi inespresse. Per Fratelli d'Italia, lo sviluppo del Sud è considerato un elemento imprescindibile per lo sviluppo dell'intera Nazione.

Giorgia Meloni ha ricordato, in altre occasioni, l'esempio della Germania che, dopo la caduta del muro di Berlino, ha ben gestito la riunificazione, dedicando energia a riassorbire le regioni dell'Est liberate dal comunismo. Lo stesso non è stato fatto per il Sud d'Italia, su cui si è finito per ragionare in ottica assistenziale e non di investimenti. Si è creata un'Italia a due velocità, penalizzando lo sviluppo complessivo del Paese. C'è un dato positivo ovvero che l'Italia ha oggi un maggiore potenziale di crescita, ma per questo bisogna intervenire sulla fragilità economica delle regioni meridionali, che è poi la ragione per cui l'Europa ha destinato maggiori risorse in un'ottica di perequazione territoriale.

Anche questo provvedimento in tal senso, per quanto ci riguarda, è un'occasione perduta. Abbiamo più volte ribadito come, per realizzare un'autentica perequazione, si sarebbe dovuto invertire il criterio con cui è stato destinato al Sud il 34 per cento degli investimenti in infrastrutture, basato sul dato della popolazione residente. Anche il 40 per cento delle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza, del *Recovery Fund*, è insufficiente, proprio perché gran parte di quelle risorse sono arrivate appunto per recuperare il ritardo delle regioni del Sud.

La carenza di infrastrutture e la loro inadeguatezza sono la principale causa dell'emigrazione e dello spopolamento delle nostre regioni che, per il criterio della popolazione residente, si traduce in minori

investimenti. È un cane che si morde la coda. La gente va via dal Sud in cerca di opportunità di lavoro, che sono sempre meno, perché il territorio è meno competitivo a causa della carenza infrastrutturale, su cui si investe sempre meno, perché ci sono meno abitanti e saranno sempre di meno. Questa tendenza si può invertire soltanto investendo di più nelle regioni del Sud almeno le stesse risorse per colmare quel divario con quelle del Nord. Occorre inoltre investire nella messa in sicurezza del territorio; siamo rimasti - credo - tutti colpiti dalle immagini arrivate dalla Sicilia - la città di Catania travolta da fiumi di acqua e di fango: ancora vittime ed attività economiche messe in ginocchio - e anche da alcune parti della Calabria, con grandi problemi e disagi. Ai cittadini siciliani, Fratelli d'Italia esprime la sua vicinanza e solidarietà, così come a tutte le popolazioni dei territori colpiti dal maltempo, per i danni provocati dal dissesto idrogeologico. Bisogna investire in strade, ferrovie, porti, aeroporti e infrastrutture digitali: per questo abbiamo insistito sulla necessità di investire nella realizzazione di una grande opera strategica, come il ponte sullo Stretto di Messina. La maggioranza ha respinto la nostra proposta di emendamento che disponeva il rifinanziamento del ponte quale collegamento stabile, viario e ferroviario tra Calabria e Sicilia, a valere sulle risorse del Fondo dello sviluppo economico. Il Sud ha bisogno di modernità, di mettersi al passo con le altre regioni d'Europa. Pensiamo che l'Italia vada sottoposta ad una massiccia "cura del ferro", quindi al potenziamento del trasporto ferroviario per i cittadini e per le merci, veloce, economico, ecologico. Per questo, ci siamo battuti, per avere l'Alta velocità fino a Reggio Calabria e poi ancora in Sicilia, con la realizzazione di una grande opera da tanto tempo attesa, come il ponte sullo Stretto. Abbiamo appreso di questi 50 milioni per un nuovo studio di fattibilità e auspichiamo di avere più chiarezza rispetto alle risorse e ai tempi di questo studio. La Sicilia e la Calabria attendono veramente da un secolo il ponte sullo Stretto e, tra i continui rinvii,

scelte ideologiche ed occasioni mancate, siamo qui a dover digerire l'ennesimo fallimento. La falsa giustificazione dei tempi, indicati nel 2026, per la conclusione dell'opera, adottata dal Ministero, per una forma di inserimento dell'opera nel *Recovery Fund* certamente non regge. Mentre si è realizzato un terzo ponte sul Bosforo nella città di Istanbul e, dopo la tragedia del ponte Morandi a Genova, si è ricostruito un ponte in tempi veramente irrisori, il Sud d'Italia ancora rimane in attesa. Una logica attendista che mortifica due regioni, vittime di un *gap* enorme rispetto all'Italia del Nord, soprattutto per quanto riguarda lo spopolamento, la crisi economica e la tanta disoccupazione.

Il ponte sullo Stretto di Messina è un'opera cantierabile. Il vincolo principale del pilone del ponte interferente con la ferrovia è stato superato con l'apposito spostamento nel 2013 dell'asse ferroviario nella località di Cannitello e il costo esclusivo per la costruzione del solo attraversamento sospeso su pile non supera i 2,9 miliardi di euro.

Inoltre, l'Unione Europea ha già previsto l'opera tanto che nel 2005 l'ha inserita all'interno del corridoio ferroviario ad Alta velocità Berlino-Palermo delle reti TEN-T che serviranno a investire sul ponte dello Stretto.

Stretto di Messina significa investire sulle infrastrutture e quindi sullo sviluppo del Mezzogiorno. Ci aspettavamo dal "Governo dei migliori", dal Governo Draghi un segnale netto, un segnale che non c'è stato, ad esempio con la predisposizione di un Piano straordinario per garantire al Sud le infrastrutture, i trasporti, la rete digitale, al pari delle altre regioni del Nord, per rendere possibile la competitività. Come si può parlare di turismo e di crescita industriale se gli aeroporti vengono bloccati nella loro possibilità di crescita, se le tariffe aeree restano proibitive e se l'Alta velocità ferroviaria taglia fuori le regioni più meridionali? Come si può parlare di sviluppo industriale del Sud se non si mettono le merci nella condizione di viaggiare con tempi e costi concorrenziali? Il Mezzogiorno rappresenta una potenziale piattaforma logistica, naturale per le merci

che transitano attraverso il Mediterraneo; eppure, l'esempio del porto di Gioia Tauro, escluso dall'accordo con la Cina sulla via della Seta, dimostra come il Governo non abbia realizzato, attraverso alcun interesse per quest'opera, una visione della logistica che metta il Sud al centro degli scambi economico-commerciali dell'area mediterranea. In una nostra mozione avevamo evidenziato come nel Programma nazionale di riforma 2020, in ragione delle indicazioni fornite dalla Commissione europea e con la proposta di raccomandazione 2020 da parte della stessa Commissione, è prevista l'adozione nel 2020 e nel 2021 di provvedimenti che contengano linee strategiche, con specifiche direttrici di interventi. Tra le linee strategiche appare significativa quella che si pone l'obiettivo di promuovere un Paese con infrastrutture sicure ed efficienti.

Gli investimenti in infrastrutture di una Nazione costituiscono infatti un punto di partenza imprescindibile per il suo sviluppo.

Per la sua posizione privilegiata, l'Italia, il nostro Paese può essere considerato una grande piattaforma sul Mediterraneo, capace di rappresentare il vero porto d'Europa, approdo naturale dei traffici delle merci. È fondamentale quindi investire sulle infrastrutture per cogliere l'obiettivo di connettere, in maniera efficace ed efficiente, il territorio italiano all'Europa, rendendo fluidi e veloci gli scambi commerciali, colmando così anche lo storico divario tra il Nord e il Sud dell'Italia.

Il progetto, l'Italia porto d'Europa, necessita di investimenti sulla dorsale tirrenica e adriatica, con una sinergia e soprattutto con una sinergica connessione tra le reti ferroviarie, viarie e infrastrutturali, portuali ed aeroportuali.

In particolare, il potenziamento della dorsale adriatica dovrà prevedere lo sviluppo dell'Alta velocità sulla direttrice Trieste-Taranto e l'adeguamento dell'autostrada A14, con il completamento su tutta la tratta della terza corsia.

Si avverte, dunque, la necessità che parte delle risorse del *Recovery Fund* sia destinata

allo sviluppo della cosiddetta *blue economy*, cioè l'economia del mare, che proprio in ragione della grande estensione costiera e della posizione geografica privilegiata che l'Italia ha nel Mediterraneo, deve costituire una vera e propria priorità per la Nazione. Ciò a partire dalla gestione dell'adeguamento e dal miglioramento della portualità e della logistica di altri settori strategici come i trasporti, il turismo, la cantieristica nautica, la pesca, l'industria e le estrazioni marine. È di tutta evidenza che, per far ripartire l'economia nazionale, è strategico puntare sul Mezzogiorno, dove insistono aree con maggiori margini di crescita in tempi brevi e dalle enormi potenzialità inespresse, elementi che possono contribuire all'indispensabile crescita del nostro PIL. Le regioni del Sud ad oggi sono quelle che primeggiano nell'anagrafe delle opere incompiute di interesse nazionale: nel 2017 la Sicilia con 162 opere non concluse, e, a seguire, la Sardegna con 86, la Puglia con 54, la Basilicata con 33. È, quindi, prioritario intervenire per la conclusione di queste opere. Il Governo dovrebbe realizzare un piano di investimenti, che renda finalmente l'Italia competitiva a livello infrastrutturale e in Europa, promuovendo con ogni mezzo la realizzazione di nuove e più efficienti infrastrutture per la mobilità, per potenziare i collegamenti tra il Mar Adriatico, il Mar Tirreno e il Mar Ionio e per rafforzare le connessioni sulla dorsale appenninica anche su ferro, potenziando ovviamente le linee strategiche esistenti e creandone delle nuove, rilanciando le direttrici trasversali e longitudinali anche in Alta Velocità, sia su gomma che su ferro, migliorando le infrastrutture anche sotto il profilo della sicurezza, sbloccando finalmente le opere incompiute con tangibili effetti anche sulla valorizzazione dei beni ambientali e culturali e sull'attrattività territoriale del comparto del turismo.

Avevamo presentato tanti emendamenti a questo decreto e io ringrazio particolarmente i colleghi Rotelli e Silvestroni. Alcune delle nostre proposte sono state fatte proprie

dal Governo, come spesso avviene, e non ci interessano certamente le primogeniture. Alcuni emendamenti sono stati approvati e consentono di risolvere alcune importanti criticità. Finalmente il porto di Arbatax, in Sardegna, viene compreso nell'Autorità portuale della regione, battaglia storica di Fratelli d'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*), condotta dal collega Deidda con la solita sagacia e sapienza, che ha trovato finalmente accoglimento. Penso, tra le altre criticità, a un emendamento presentato dal collega Foti, che risolve i problemi di natura tecnica nel settore dei trasporti sugli avvisi delle procedure negoziate del *Recovery Fund*, finalizzato a superare tutte quelle criticità connesse all'assenza delle garanzie di pubblicità, trasparenza e rotazione nello svolgimento delle procedure per l'affidamento degli interventi del PNRR, del PNC, nonché dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea. Sono stati respinti alcuni emendamenti, ad esempio diretti a garantire l'inclusione delle piccole imprese nell'attuazione del PNRR, perché tutti i progetti abbiano ricadute positive sull'intero comparto produttivo, oppure l'emendamento per il ripristino del criterio di assegnazione preferenziale di risorse ai territori del Mezzogiorno del fondo perequativo infrastrutturale.

Si doveva fare di meglio, si doveva fare di più, anche nell'ambito degli interventi diretti a rendere più vivibili le nostre città, ma, detto da noi, mi sembra in qualche modo doveroso; detto da un collega dei 5 Stelle, mi sembra sinceramente superfluo. Penso agli emendamenti proposti da Fratelli d'Italia in tema di *mobility management* sulla sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, sugli incentivi per il passaggio a GPL e metano, ma registriamo positivamente l'accoglimento di altri emendamenti tesi a realizzare delle città più sicure, in cui la mobilità sostenibile si realizza non tramite una serie di interventi a favore di una categoria a scapito di un'altra, ma con l'integrazione dei mezzi di trasporto,

la previsione di interventi per migliorare le ciclovie urbane, l'alleggerimento del trasporto pubblico tramite l'ampliamento dell'utilizzo dei buoni viaggio.

La cosa più grave che questo decreto contiene è l'emendamento presentato dal Governo, un vero e proprio colpo di mano. L'obiettivo è quello di separare le concessioni autostradali - lo ha sottolineato con grande fermezza il collega Rotelli - in capo all'ANAS, dall'attività svolta sulla rete delle strade statali alla stessa affidata. Nei fatti, avremo due ANAS Spa, due consigli di amministrazione, due direttori generali e via dicendo: un *golpe* da almeno 600-700 milioni di euro, un importo che verrà spalmato su più annualità.

Infine, non possiamo non evidenziare quanto sia veramente paradossale che, nonostante questo Governo possa contare sulla maggioranza più ampia di sempre, sia costretto a ricorrere - cosa che vedremo da qui a qualche ora (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*) - al voto di fiducia. Sappiamo che ormai questa non è una eccezione, ma la regola. Certamente, su un decreto altrettanto importante per questo Paese, questo sarà l'ennesimo modo di esautorare il ruolo di questo Parlamento e, soprattutto, delle forze politiche che lo abitano.

A questo punto, non solo all'opposizione, ma credo che questa volta verrà impedito di intervenire anche a quei cosiddetti colleghi di maggioranza che, magari, avrebbero tentato di migliorare il provvedimento. È la conferma che l'alchimia - alla fine politica - che ha fatto nascere questo Governo, è stato solo un patto di potere fondato sulla paura del voto: il Governo della Nazione. In tutti questi Governi avete fatto soltanto arretrare la politica e l'avete fatta arretrare di fronte alla tecnocrazia, alla finanza, ai comitati scientifici, agli algoritmi, ai movimenti ondulatori e ai fantasmi del passato. In questo momento storico abbiamo l'opportunità, tutti quanti, di ripensare l'Italia, il nostro Paese, di darci traguardi nuovi e traguardi ambiziosi, che non siano il magro recupero dei punti in percentuali di PIL persi

nell'anno della pandemia. Dobbiamo, però, partire da una consapevolezza, ovvero che siamo giunti alla fine della corsa di un modello politico e, soprattutto, di un modello che ci ha poco insegnato su come fare politica. Probabilmente siamo giunti al capolinea di un mondo e le esigenze vecchie e nuove, che la nostra comunità di cittadini ci chiede di soddisfare, hanno bisogno di nuove risposte, ma soprattutto di risposte di più ampio respiro.

Concludo, signora Presidente, perché penso che si può iniziare a risalire la china solo se chi guida la risalita è in grado di vedere la vetta. Se è in grado di segnare la via, di certo avremo un cammino breve, ma non se il capofila è girato di spalle o bendato, o, ancora peggio, impegnato a fare altro. Purtroppo, devo dire che in questi tempi l'essere bendati non può essere assolutamente una giustificazione, anche rispetto alle più grandi emergenze. Chiedo e invoco, ovviamente, una riflessione a questa maggioranza, al Governo, di smetterla di continuare a scavare un solco sempre più profondo tra le istituzioni e i cittadini, sempre più lontane dalle loro esigenze, sempre più lontane dai loro bisogni, dalla loro disperazione, perché non potrete certamente continuare a spazzare via tutto con gli idranti (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Bond. Ne ha facoltà.

DARIO BOND (FI). Grazie, Presidente. Saluto il sottosegretario e saluto anche il presidente della Commissione, che ha seguito l'intero lavoro, e li ringrazio. Io intervengo brevissimamente su due punti. Il primo è la nomina del commissario straordinario per quanto riguarda la realizzazione della pista di bob e slittino di Cortina per le Olimpiadi del 2026. È una nomina importante perché, già durante i Mondiali, non si è potuto procedere per realizzare l'opera e si cerca di velocizzare l'intera questione. È una questione importante, sottosegretario - e avviso anche il Parlamento -, perché quell'opera è altamente impattante e

ha avuto anche delle forti contestazioni. Quindi, la preghiera che faccio al commissario o al subcommissario è quella di cercare di realizzare un'opera per le Olimpiadi che sia il meno impattante possibile, con tanta, tanta attenzione per l'ambiente e anche per le infrastrutture sportive che ci sono attorno a quest'opera verso la fine della pista di bob. Riguardo a Cortina e alle Olimpiadi, ci sono due articoli; tutti e due che cercano di velocizzare le opere.

Il secondo punto che voglio rimarcare è il famoso blitz del Governo per quanto riguarda la costituzione di questa *newco*, di questa nuova società che andrà a gestire le infrastrutture autostradali. Io non entro nel merito se ciò sia giusto o sia sbagliato, è il metodo che è sbagliato perché, in qualche maniera, una questione così importante, che non riguarda solamente il Parlamento ma riguarda anche gli enti locali, le regioni e una serie di altre situazioni, deve e doveva essere trattata in Parlamento. Infatti, non è possibile che la Commissione specifica o le Commissioni competenti ratifichino ma non entrino nel merito della questione. È questo, secondo me, un grande autogol ed è anche una mancanza di democrazia partecipativa da parte del Governo verso il Parlamento, non dico mancanza di rispetto. Però, non capisco questo blitz dell'ultima ora, dell'ultimo minuto, per realizzare qualcosa che poteva essere, in qualche maniera, utile, digerito, ma che deve essere, in qualche maniera, anche spiegato perché potrebbe avere mille soluzioni positive e anche negative. Questa società va ad acquisire nuove società, va a costituire nuove società, va a intervenire nei flussi di traffico e di pedaggio e non partecipa al confronto degli enti locali e delle regioni, *in primis*, ma anche di altre situazioni importanti. Tutto ciò è secondo me - sono voluto intervenire proprio su questo e ho finito, Presidente - una mancanza di democrazia e di confronto da parte del Governo verso il Parlamento (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente e Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la

deputata Rachele Silvestri. Ne ha facoltà.

RACHELE SILVESTRI (FDI). Presidente, sottosegretario, io vorrei cominciare il mio intervento con un pensiero alla popolazione della provincia di Catania, come è stato portato dalla collega Ferro e dalla collega Varchi ieri, durante gli interventi di fine seduta. Vogliamo portare la nostra vicinanza, come gruppo di Fratelli d'Italia, per quello che sta accadendo, visto che oggi la nostra discussione generale proprio si incentra su investimenti e sicurezza delle infrastrutture e, quindi, sulla sicurezza ed è importante partire da questo come punto focale.

Il decreto-legge della cui conversione discutiamo reca disposizioni urgenti su diversi temi, in gran parte rientranti nei settori delle infrastrutture e della mobilità. Si vanno, oltre a ciò, a toccare tematiche molto delicate riguardanti la funzionalità e l'operatività del Ministero delle Infrastrutture, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, temi, dunque, fondamentali, soprattutto perché in alcuni casi legati all'esigenza più immediata di provvedere, in particolare, ad aspetti organizzativi e procedurali connessi direttamente e indirettamente all'attuazione del PNRR. Però, Presidente, ancora una volta, l'attività parlamentare - come è stato espresso anche dall'intervento che mi ha preceduto - è stata compressa da questo Governo che continua, a suon di decreti-legge e di emendamenti inseriti all'ultimo momento, a togliere la parola al Parlamento, non solo all'opposizione ma proprio al Parlamento come istituzione. Si tratta, quindi, dal mio punto di vista, di una grandissima mancanza di rispetto delle istituzioni. Il Governo non può dettare l'agenda del Parlamento e assorbire di fatto quasi per intero la funzione normativa, perché dobbiamo ricordare che, comunque, nell'equilibrio dei poteri l'attività legislativa dovrebbe appartenere in via principale all'Assemblea elettiva, nei tempi e nei modi giusti.

Non possiamo nascondere, comunque, entrando nel merito del provvedimento, alcune preoccupazioni su ciò che interessa il PNRR, relativamente all'apertura dei cantieri e alle infrastrutture. Sappiamo che i tempi che ci aspettano sono stretti e, conoscendo anche i tempi della burocrazia italiana, occorre dare dei segnali immediati, essere più robusti, in grado di contribuire alla capacità del Piano di rafforzare in modo strutturale il potenziale di crescita del nostro Paese. Non c'è stata, a nostro avviso, la dovuta attenzione alle richieste di buonsenso che provenivano sia dai vari portatori di interesse, che comunque rappresentano l'economia reale, chi vive tutti i giorni le varie difficoltà, sia dall'opposizione, come Fratelli d'Italia. Prima il collega Rotelli e la collega Ferro hanno esposto quale è stato il contributo che il gruppo di Fratelli d'Italia ha dato a questo provvedimento. Però, non siamo totalmente soddisfatti. Noi, come Fratelli d'Italia, non abbiamo fatto e non faremo mai, come dice il nostro presidente Giorgia Meloni, una opposizione ostruzionistica, noi continuiamo a lavorare per fare un'opposizione costruttiva, per cercare di portare avanti le nostre idee e le idee giuste che, dal nostro punto di vista, possono essere migliorative per il Paese. Quindi, anche in questo caso durante i lavori in Commissione abbiamo portato avanti le nostre proposte, cercando di andare incontro, comunque sia, per cercare di migliorare il provvedimento. Molte di queste sono state accolte. Anche adesso, in Aula, abbiamo portato poche proposte emendative, proprio per evitare di passare come un'opposizione ostruzionistica, invece di un'opposizione costruttiva, che mira solo a portare un miglioramento al provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Presidente, ci sono degli interventi condivisibili, come alcune misure riguardanti la circolazione stradale in ambito urbano, la sosta di categorie protette; positive anche le misure relative alla sicurezza della circolazione dei monopattini, al reimpiego delle misure

inutilizzate per incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti, al Piano nazionale di intervento infrastrutturale. Però, anch'io voglio soffermarmi sulle modifiche che sono state apportate con l'emendamento, che è arrivato lunedì pomeriggio, all'articolo 2. Presidente, l'emendamento che è stato presentato dal Governo, il 2.100, non era un emendamento, era nei fatti una riforma, comunque sia, di una parte importante di ANAS che noi, come opposizione - come è stato ben detto dal collega Rotelli - ci siamo trovati, verso le 16,15, a dover analizzare, perché alle 18 avevamo una scadenza per la presentazione degli emendamenti.

Ecco, questo intendevo prima a proposito dell'esautoramento del Parlamento. Non è solo una questione di opposizione, riguarda anche la maggioranza. Questo è l'atteggiamento che ha il Governo nel non voler dare la possibilità alle Commissioni di esprimersi, magari di ascoltare, fare audizioni, capire quali sono le difficoltà, capire quali potevano essere e potrebbero essere, di qui in avanti, le difficoltà che comunque andremo a trovare. Invece no, si è fatto tutto così, con un accordo di maggioranza tra le solite persone, e si è portato a casa un emendamento con cui si va a creare questa nuova struttura, con nuovi posti, su cui il Parlamento non ha potuto dire "a". Noi come Fratelli d'Italia in quel poco tempo che ci era stato dato a disposizione avevamo fatto una proposta di emendamento con cui chiedevamo di dare attuazione a questa norma, almeno, all'inizio del 2023. Così ci sarebbe stata la possibilità di valutare gli impatti che, comunque, avrebbe potuto avere questa norma. Però, non siamo stati ascoltati. Quindi, è stata fatta una scelta importante, che andava ponderata con i tempi e i modi giusti e che - lo ripeto - andava sottoposta a un'attenta analisi parlamentare.

Ci aspettavamo che questo decreto contenesse misure che influenzassero in maniera chiara e significativa le procedure pubbliche di attuazione del PNRR, soprattutto in materia finanziaria e contabile, ma anche qui

non possiamo che dare un giudizio negativo. Si evidenzia una carenza per quel che riguarda il livello di approfondimento e di priorità sulla parte operativa del Piano, soprattutto per quel che riguarda la definizione di progetti e delle riforme collegate. Lo scorso 13 agosto, la Commissione europea ha autorizzato l'erogazione di un prefinanziamento dei fondi destinati all'Italia nell'ambito del *Next Generation EU*.

Si tratta di una cifra notevole, che riguarda circa il 13 per cento dell'importo totale delle risorse assegnate al nostro Paese. Sono stati dettati i tempi dall'Europa, tempi stringenti e contingentati, e sappiamo ormai tutti come la tempistica da rispettare diventi fattore strategico nell'utilizzo di queste ingenti risorse. In quest'ottica ci si aspettava di più, vista soprattutto l'urgenza della rapida e piena entrata in funzione delle strutture di *governance* del PNRR e la rilevante esigenza di monitorare l'attivazione delle strutture di coordinamento presso ciascun soggetto attuatore, Ministeri ed anche enti territoriali.

Occorreva osare di più, ci si aspettava con questo decreto una piena consapevolezza riguardo all'esigenza di un'articolazione organizzativa efficiente ed efficace e di processi di monitoraggio rapidi e puntuali.

Colleghi - e concludo - come gruppo di Fratelli d'Italia avremmo voluto altro; avremmo desiderato che altre misure venissero prese, che venisse emanato un decreto utile ad accelerare l'impiego delle ingenti risorse erogate, ma purtroppo non è stato così.

Dal canto nostro continueremo a batterci affinché questi obiettivi possano realizzarsi nel più breve tempo possibile. Non possiamo permetterci che le risorse stanziare rimangano impiantate nella burocrazia pubblica esistente e nelle maglie delle nuove agenzie o enti che si stanno creando in questi ultimi minuti. Quello che occorre al nostro Paese sono riforme che diano un forte slancio alla ripartenza dell'economia.

Noi, come Fratelli d'Italia, continueremo a portare avanti le nostre proposte sempre

in maniera coerente, proposte concrete, e cercheremo in tutti i modi di farvi capire e, magari, di farvi cambiare idea su determinate scelte, ma sicuramente lo faremo sempre vicino ai cittadini (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Luciano Cantone. Ne ha facoltà.

LUCIANO CANTONE (M5S). Presidente, colleghe e colleghi, queste settimane abbiamo lavorato alacremente in Commissione trasporti per affrontare diversi provvedimenti e diversi temi previsti da questo “decreto Infrastrutture”. Per il MoVimento 5 Stelle il “decreto Infrastrutture” non può non trattare il tema della transizione ecologica, il cardine del sostegno a questo Governo.

I cambiamenti climatici causati dall'uomo stanno ogni anno di più distruggendo le nostre città ed ormai è evidente che non si tratta più di scelte politiche di questo o quello schieramento, ma di voler mettere in cima all'agenda provvedimenti assolutamente necessari, volti a tutelare l'ambiente, e quindi le persone, le città in cui viviamo, anche alla luce delle tremende immagini che abbiamo visto in questi giorni provenire da Catania e dal territorio della provincia etnea. Per questo motivo abbiamo bisogno di rendere più efficienti le nostre abitazioni, i nostri mezzi, i mezzi di trasporto pubblico, riducendo i livelli di inquinamento. A questo scopo, nel decreto-legge “Infrastrutture” in esame abbiamo proposto incentivi per la riqualificazione elettrica di alcune categorie di veicoli.

L'incentivo, pari al 60 per cento della spesa, fino a un massimo di 3.500 euro, consentirà a chi possiede bus o autocarri di convertire il motore endotermico in elettrico, con notevoli vantaggi sia dal punto di vista dell'efficienza sia dal punto di vista ambientale. Per favorire l'acquisto di mezzi meno inquinanti si potrà fare riferimento al fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, spostando le risorse

extrabonus sul Fondo ecobonus, oltre a 20 milioni dei 40 già stanziati dal decreto-legge “Sostegni-bis”. Un aiuto concreto, che consentirà di avere sulle nostre strade i mezzi più efficienti, contribuendo ad abbattere i livelli di inquinamento, con conseguenze positive sulla qualità della vita dei nostri concittadini e dell'aria. Non a caso, signor Presidente, le politiche dell'Unione europea vanno verso una progressiva decarbonizzazione, verso una neutralità climatica nel 2050, ma, per raggiungere l'obiettivo, dobbiamo apportare cambiamenti a tutti gli aspetti della nostra società.

Non fa eccezione il trasporto pubblico locale, per il quale abbiamo previsto misure per poter adeguare i mezzi ai limiti imposti sulle emissioni inquinanti, portando a un graduale rinnovo del parco mezzi circolante.

Per il servizio di trasporto pubblico locale, con uno o più decreti il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili autorizza la spesa di 5 milioni per l'anno 2022 e poi, a crescere, per i prossimi anni: 7 milioni nel 2023, 10 per il 2024, fino ad arrivare a 60 milioni per ciascuno degli anni dal 2030 al 2035. Grazie a queste misure consentiremo un passaggio a categorie meno inquinanti del 34 per cento degli oltre 44 mila bus circolanti nel nostro Paese. Rendere più efficienti mezzi così obsoleti permetterà di velocizzare la transizione ecologica, abbattere le emissioni di CO2 e garantire maggiore sicurezza per chi viaggia. Questo per il MoVimento 5 Stelle è uno dei temi più importanti affrontati nel “decreto Infrastrutture”. Il decreto ha trattato tanti argomenti, abbiamo inserito norme nel codice della strada e continueremo a lavorare per garantire e migliorare la sicurezza dei trasporti e delle infrastrutture pubbliche (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Repliche - A.C. 3278-A)

PRESIDENTE. Prendo atto che le relatrici e il rappresentante del Governo rinunciano alla replica.

Risulta alla Presidenza che la Commissione bilancio è convocata alle ore 13 per esprimere il parere sul testo del provvedimento in esame; si dovrà poi riunire il Comitato dei nove per esaminare tale parere.

Al fine di consentire tali adempimenti, sospendo pertanto la seduta, che riprenderà alle ore 14. La seduta è sospesa.

La seduta, sospesa alle 12,25, è ripresa alle 14.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ANDREA MANDELLI.

PRESIDENTE. La seduta è ripresa. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Paita. Ne ha facoltà.

RAFFAELLA PAITA, *Relatrice per la IX Commissione*. Presidente, grazie. Le chiederei un rinvio di 45 minuti dei lavori dell'Assemblea per consentire alla Commissione bilancio di terminare il proprio lavoro.

PRESIDENTE. Quindi, immagino, anche il Comitato dei nove per poi riunirsi al termine. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ferro. Ho interpretato bene il suo gesto: vuole intervenire. Prego, ne ha facoltà.

WANDA FERRO (FDI). Tutta colpa del gruppo del PD che mi distrae, Presidente.

PRESIDENTE. È una tecnica, onorevole.

WANDA FERRO (FDI). È una tecnica, sì, per distrarci un attimo. Volevo capire e, ovviamente, chiedo al tecnico d'Aula se possiamo richiedere, anche in questo caso, una votazione rispetto a un ulteriore rinvio e, comunque, dirci contrari, perché, insomma,

siamo qui da stamattina.

PRESIDENTE. No, onorevole. In questo caso è solo perché manca il parere della Commissione bilancio, che stiamo aspettando che arrivi. Quindi, senza parere non potremmo proprio proseguire. Lei ha fatto bene a chiederlo, però diamo tempo, in questi 45 minuti, per fare in maniera che il parere della Commissione bilancio arrivi puntualmente in Aula. Ha chiesto di parlare l'onorevole Palmieri. Ne ha facoltà.

ANTONIO PALMIERI (FI). Presidente, non solo per augurarle un buon pomeriggio e naturalmente un ottimo lavoro...

PRESIDENTE. Se cambia microfono è meglio, onorevole. Questo funziona a momenti, sì e a momenti, no. Prego, onorevole Palmieri.

ANTONIO PALMIERI (FI). Dicevo, Presidente, non era solo per augurarle buon pomeriggio e il solito proficuo lavoro, ma, onde evitare problemi e siccome ci sono le Commissioni convocate, a questo punto era per avere chiarezza su quello che sarà l'ordinato procedere dei lavori delle Commissioni, se possono o non possono riunirsi.

PRESIDENTE. Onorevole, la domanda è corretta. Fino alle 14,45 le Commissioni possono lavorare. Alle 14,45 aspettiamo il parere della Commissione bilancio, dopodiché alle 15 abbiamo il *question time*. Quindi, ci aggiorniamo in questo perimetro fino alle 15. Qualcun altro? No. Sospendo la seduta fino alle ore 14,45.

La seduta, sospesa alle 14,05, è ripresa alle 14,45.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, il deputato Ceccanti è in missione a decorrere

dalla ripresa pomeridiana della seduta.

I deputati in missione sono complessivamente 100, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 3278-A.

(Esame dell'articolo unico - A.C. 3278-A)

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge n. 3278-A.

Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione e delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge (*Vedi l'allegato A*).

La V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere (*Vedi l'allegato A*), che è in distribuzione. Tale parere reca alcune condizioni volte a garantire il rispetto dell'articolo 81 della Costituzione, che saranno poste in votazione ai sensi dell'articolo 86, comma 4-*bis*, del Regolamento.

Rinvio nelle Commissioni del disegno di legge di conversione n. 3278-A.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori la relatrice, presidente della Commissione ambiente, onorevole Alessia Rotta. Ne ha facoltà.

ALESSIA ROTTA, *Relatrice per la VIII Commissione*. Grazie, signor Presidente. Stanti i rilievi posti nel parere della Commissione bilancio, il Comitato dei nove, testé riunitosi, ha convenuto sull'opportunità di chiedere all'Assemblea di deliberare il rinvio nelle Commissioni del provvedimento al fine di poterlo esaminare. Resta inteso che il rinvio nelle Commissioni sarebbe limitato al solo recepimento nel testo delle condizioni poste nel predetto parere. Considerati i tempi tecnici per la predisposizione del nuovo testo, l'esame in Assemblea potrebbe riprendere alle ore 16,15.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 14,48).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico senza registrazione dei nomi, decorre da questo momento il termine di preavviso di cinque previsto dall'articolo 49, comma 5, del Regolamento.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Sulla proposta di rinvio nelle Commissioni, nei termini precisati dalla relatrice, darò ora la parola, ai sensi dell'articolo 41, comma 1, del Regolamento, ad un deputato contro e ad uno a favore, per non più di 5 minuti ciascuno. Ha chiesto di parlare contro l'onorevole Wanda Ferro, che rinuncia al suo intervento. Ha chiesto di parlare l'onorevole Baldelli. Su che cosa, onorevole Baldelli?

SIMONE BALDELLI (FI). Presidente, magari verifichiamo, forse se siamo tutti d'accordo non serve neanche il voto.

PRESIDENTE. D'accordo con lei, onorevole Baldelli. Ci avevano detto che volevano fare un intervento contro e noi, a termini di Regolamento, gli abbiamo dato la possibilità. Se c'è un cambio di orientamento...

A questo punto, il provvedimento s'intende rinviato nelle Commissioni e, quindi, se non vi sono obiezioni, così dispongo.

(Così rimane stabilito).

Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 15 per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata. L'esame del provvedimento riprenderà, quindi, alle ore 16,15.

La seduta, sospesa alle 14,50, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL
PRESIDENTE ROBERTO FICO

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, alle quali risponderanno il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, il Ministro del Turismo e il Ministro per i Rapporti con il Parlamento. Invito gli oratori ad un rigoroso rispetto dei tempi, anche considerata la diretta televisiva in corso.

(Iniziativa di competenza per un intervento italiano di cooperazione a favore della popolazione civile del Libano e per far fronte alla crisi sociale, economica e politica del Paese - n. 3-02565)

PRESIDENTE. Passiamo alla prima interrogazione all'ordine del giorno, Ermellino n. 3-02565 (*Vedi l'allegato A*). La deputata Ermellino ha facoltà di illustrare la sua interrogazione, per un minuto.

ALESSANDRA ERMELLINO (MISTO-CD). Grazie, Presidente. Signor Ministro, in Libano è in atto una crisi drammatica, sia economica che sociale: da mesi, scarseggiano farmaci e beni di prima necessità. L'approvvigionamento energetico è stato drasticamente ridotto, così come i servizi pubblici e finanziari. Alla crisi sociale si aggiunge un'*escalation* di violenza, culminata in una manifestazione, proprio il 14 ottobre scorso, ad un mese fra l'altro dalla formazione del nuovo Governo. Le proteste organizzate dagli sciiti di Hezbollah e Amal, contro il giudice che sta indagando sull'esplosione del porto di Beirut, hanno causato la morte di 7 persone e il ferimento di altre 30.

Il Libano è da sempre un Paese amico della Repubblica Italiana, al quale ci lega un rapporto di fiducia guadagnato e costruito in anni di missioni. Centro della cristianità mediorientale, il Paese è un *partner* strategico per l'Italia e per l'Europa, sia per il nostro posizionamento

geopolitico nell'area mediterranea, sia per il contributo che potrebbe offrire per la pacificazione e la stabilizzazione dell'intera area. Mentre permane l'immobilismo dei Paesi occidentali, l'Iran, l'Iraq e altri Governi islamici inviano aiuti e stringono accordi con Beirut.

PRESIDENTE. Ha concluso il tempo.

ALESSANDRA ERMELLINO (MISTO-CD). Quindi, chiedo al Ministro se ci sono iniziative, poste in essere o allo studio, per aiutare la popolazione e il Paese ad andare incontro a una maggiore stabilizzazione.

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Luigi Di Maio, ha facoltà di rispondere.

LUIGI DI MAIO, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Ringrazio l'onorevole interrogante. L'Italia segue con attenzione la situazione in Libano: ha sempre dimostrato vicinanza alla popolazione libanese e continuerà a fornire il proprio sostegno anche in futuro. Lo stallo politico, creatosi dalle dimissioni del Governo Diab il 10 agosto 2020, pochi giorni dopo l'esplosione nel porto di Beirut, ha contribuito ad aggravare la crisi economica e sociale, in un contesto già difficile per gli effetti della pandemia. La recente formazione dell'esecutivo Mikati è solo il primo passo di un percorso che si annuncia lungo e complesso, per venire incontro alle legittime aspirazioni di una popolazione allo stremo. L'Italia, insieme ai *partner* europei e alla comunità internazionale, giudicherà l'operato del nuovo Governo, cui non mancheremo di fornire ogni possibile sostegno, sulla base di quanto riuscirà effettivamente a fare per migliorare le condizioni economiche e sociali dei libanesi.

Il Libano è un Paese prioritario per la cooperazione italiana, che vi opera in diversi settori, fra cui l'istruzione, l'assistenza sanitaria, la sicurezza alimentare, lo sviluppo economico e la tutela dell'ambiente. Nel

triennio 2018-2020, sono stati destinati al Libano 61,1 milioni di euro, di cui 35 milioni per programmi di sviluppo e 25 per iniziative umanitarie. La cooperazione italiana impiega più di 8 milioni di euro l'anno solo per interventi umanitari nel Paese, attraverso il finanziamento delle attività delle principali organizzazioni internazionali e delle organizzazioni della società civile italiana presenti sul territorio. Attribuiamo particolare importanza alle iniziative in favore dei rifugiati, specialmente siriani, nonché delle comunità ospitanti libanesi più vulnerabili.

La risposta italiana all'emergenza scaturita dalle esplosioni del 4 agosto 2020 è stata tempestiva e imponente e ha visto il coinvolgimento di diversi attori, il Dipartimento della Protezione civile, il Ministero della Difesa e la società civile, coordinati dal Ministero degli Affari esteri. Oltre a finanziamenti a favore di organismi multilaterali e delle organizzazioni della società civile italiana, sono stati organizzati diversi trasporti umanitari, carichi di materiali sanitari, medicinali e beni alimentari. La programmazione della cooperazione italiana per l'anno in corso prevede un contributo a dono di 5,3 milioni di euro per programmi di sviluppo e 8,25 milioni di euro per interventi umanitari, a cui si è aggiunto un finanziamento di emergenza all'Organizzazione mondiale della sanità di 500.000 euro, finalizzato ad acquistare e fornire farmaci necessari al trattamento di pazienti oncologici e pediatrici. Dei fondi sul canale umanitario, 3,5 milioni sono stati già deliberati in favore dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati, principalmente per rafforzare l'accesso all'assistenza sanitaria per i rifugiati siriani in Libano. Ulteriori contributi in programmazione prevedono finanziamenti a Unicef, al Lebanon Humanitarian Fund, fondo multidonatori gestito dalle Nazioni Unite, e alle attività delle organizzazioni della società civile italiana.

Per quanto riguarda l'Afghanistan, le risorse originariamente stanziare, a valere sulla deliberazione missioni internazionali a

sostegno delle Forze di sicurezza, sono state riprogrammate, con l'assenso del Parlamento, per contribuire a far fronte alla drammatica crisi umanitaria in cui versa la popolazione afgana. Queste risorse saranno impiegate per aiutare tutti i gruppi più vulnerabili, nonché i profughi afgani nei Paesi vicini. Le agenzie delle Nazioni Unite rappresenteranno il nostro principale *partner* nell'esecuzione di tali iniziative, al fine di assicurare che siano basate su una valutazione indipendente delle necessità della popolazione e attuate nel pieno rispetto dei principi di neutralità, indipendenza e imparzialità.

PRESIDENTE. La deputata Alessandra Ermellino ha facoltà di replicare, per due minuti.

ALESSANDRA ERMELLINO (MISTO-CD). Grazie, Presidente. Mi ritengo parzialmente soddisfatta, signor Ministro, soprattutto perché ho seguito attentamente la rimodulazione di quei fondi per l'Afghanistan e, proprio su mia richiesta, visto che c'era questa riprogrammazione, si sarebbe potuto fare qualcosa di più incisivo per la popolazione, proprio perché conosciamo bene le problematiche legate alla dilagante corruzione che è stata rilevata ormai, in modo pubblico, dal Libano. Quindi, si sarebbe potuto intervenire in maniera più incisiva e mi auguro comunque che l'intendimento sia quello di tenere sempre alta l'attenzione su queste questioni, perché davvero sperare che il Libano riesca da solo ad uscire da questo collo di bottiglia, in cui in questo momento si trova, è davvero poco lungimirante, se davvero l'Italia vuole tornare ad avere una visione chiara di politica estera, relativa soprattutto al Mediterraneo, che costituisce sostanzialmente il nostro giardino di casa (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Centro Democratico e di deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

(Intendimenti del Governo in ordine alla tutela dei diritti umani in Turchia, anche alla

luce di recenti dichiarazioni del Presidente turco relative a numerosi rappresentanti diplomatici presenti nel Paese – n. 3-02566

PRESIDENTE. Il deputato Giachetti ha facoltà di illustrare l'interrogazione Migliore ed altri n. 3-02566 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmatario, per un minuto.

ROBERTO GIACHETTI (IV). Grazie, Presidente e grazie signor Ministro. Ancorché sembra ora scongiurata, non desta meno preoccupazione la possibilità, avanzata dal Presidente Erdogan, di dichiarare persone non gradite 10 ambasciatori (di Stati Uniti, Canada, Francia, Finlandia, Danimarca, Germania, Olanda, Nuova Zelanda, Norvegia e Svezia), che hanno la colpa di aver firmato, il 18 ottobre, un appello per la liberazione di Osman Kavala. Kavala è un filantropo e imprenditore turco, *leader* della società civile e da sempre in campo in difesa dei diritti dei suoi concittadini, anche quelli di origine curda e dei pochi armeni rimasti nel Paese. È in carcere, in attesa di giudizio, dal 2017, con l'accusa di aver finanziato le proteste di Gezi Park, nel 2013 e di aver preso parte all'organizzazione del *golpe* contro il Presidente turco, nel 2016. Il 10 dicembre 2020 la Corte europea dei diritti dell'uomo è intervenuta sulla vicenda, chiedendo l'immediata scarcerazione di Kavala, ma oggi gli appelli per la sua liberazione sono caduti nel vuoto.

Peraltro, negli ultimi anni, il Presidente Erdogan ha utilizzato i poteri conferitigli dallo stato di emergenza per incarcerare attivisti per i diritti umani, insegnanti accademici, scrittori, avvocati, funzionari pubblici. Sul fronte della negazione dei diritti umani, la Turchia, a marzo di quest'anno, ha dichiarato il suo ritiro addirittura dalla Convenzione internazionale di Istanbul sul contrasto della violenza alle donne.

Allora, le chiediamo, signor Ministro, quale sia l'intenzione del Governo per promuovere la difesa dei diritti umani dei cittadini turchi, tuttora ingiustamente detenuti, ivi compresa la liberazione di Osman Kavala, in un

difficile contesto, per le stesse rappresentanze diplomatiche presenti nel Paese.

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Luigi Di Maio, ha facoltà di rispondere.

LUIGI DI MAIO, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Ringrazio il deputato interrogante. L'imprenditore e filantropo Osman Kavala, fondatore di organizzazioni e movimenti della società civile attivi sul fronte dei diritti umani, è sottoposto a detenzione preventiva dal 1° novembre 2017, come è stato detto. Accusato inizialmente di aver organizzato le proteste del 2013, è stato assolto dalla Corte penale di Istanbul per insufficienza di prove. Su di lui pende un altro mandato di arresto, per un suo asserito ruolo nel tentato *golpe* del 2016 e per questo rimane in custodia cautelare. La consequenzialità tra assoluzione e nuove accuse ha provocato proteste veementi, a livello interno e internazionale. La Corte europea dei diritti dell'uomo si è espressa a favore di Kavala, con una sentenza del dicembre 2019. La Corte di Strasburgo ha, infatti, ritenuto che la sua detenzione sia in realtà tesa a indurre al silenzio le organizzazioni attive nel settore dei diritti umani, in violazione dell'articolo 5 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà individuali e ha invitato il Governo turco a rilasciarlo, una pronuncia che le autorità di Ankara non riconoscono come vincolante, ritenendo che non possa trovare applicazione, alla luce di una nuova indagine nei confronti di Kavala per spionaggio.

Lo stato di esecuzione della sentenza di Strasburgo e le misure adottate dal Governo turco sono oggetto di monitoraggio da parte del Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa dal settembre 2020. Nel marzo di quest'anno, il Comitato ha deciso di esaminare l'attuazione della sentenza Kavala in ciascuna delle sue riunioni in formato diritti umani. All'ultima di queste,

tenutasi a settembre e presieduta dall'Italia, il Comitato ha evidenziato la perdurante violazione della Convenzione europea dei diritti dell'uomo e prospettato, in caso di mancato rilascio, l'avvio nei confronti della Turchia della procedura di infrazione prevista dalla Convenzione. Su questa eventualità, il Comitato dei Ministri si pronuncerà, sulla base degli ultimi sviluppi, nella riunione in programma a fine novembre. A seguito della sentenza dell'8 ottobre con cui il tribunale di Istanbul ha confermato la detenzione di Osman Kavala, in occasione del quarto anniversario del suo arresto, il 18 ottobre, gli ambasciatori in Turchia di Canada, Francia, Finlandia, Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Nuova Zelanda, Norvegia, Svezia e Stati Uniti hanno diffuso un appello all'immediata scarcerazione dell'uomo d'affari turco, segnalando come la gestione del caso gettasse – cito - un'ombra sul rispetto della democrazia, dello stato di diritto e della trasparenza del sistema giudiziario turco. Il giorno immediatamente successivo alla dichiarazione, i 10 ambasciatori sono stati convocati presso il Ministero degli Esteri, il quale ha poi definito inaccettabile e impertinente l'appello delle ambasciate. Il 21 ottobre, il Presidente Erdogan ha condannato pubblicamente la dichiarazione dei 10 Paesi, aggiungendo di aver dato istruzione al Ministro degli Esteri, Çavuşoğlu, di procedere all'espulsione dei rispettivi ambasciatori. In una conferenza stampa del 25 ottobre, il Presidente turco ha, tuttavia, allontanato definitivamente questa ipotesi, scongiurando così una crisi senza precedenti tra Turchia e Occidente. La nostra ambasciata, così come quella spagnola e quella della gran parte degli Stati membri dell'Unione, non è stata ad alcun titolo informata dell'iniziativa promossa dall'ambasciata danese ad Ankara. L'appello non è stato oggetto di consultazione nei diversi formati gestiti dalla delegazione dell'Unione europea ad Ankara. Continuiamo a seguire con grande attenzione il caso Kavala. Occorrerà verificare l'impatto degli ultimi sviluppi, anche considerando che la prossima udienza è prevista

il 26 novembre. Di certo, quanto accaduto conferma che, in particolare, su temi quali i diritti umani, quando l'Unione europea non si muove in modo unito, perde la sua capacità di essere protagonista. Vorrei, infatti, esprimere il mio rammarico per il mancato coordinamento a livello di Unione europea su questa iniziativa.

PRESIDENTE. Il deputato Migliore ha facoltà di replicare, per due minuti.

GENNARO MIGLIORE (IV). Grazie, signor Presidente. Signor Ministro, ritengo esaustiva la sua risposta, ma, nello stesso tempo, considero utile il tempo che rimane, da qui alla prossima udienza, non solo per attivare iniziative multilaterali, ma anche per significare, come Paese, la nostra immediata presa di posizione rispetto alla detenzione, peraltro, molto lunga, in custodia cautelare di Osman Kavala. Questo è un tema che riguarda, più generalmente, le nostre relazioni con la Turchia, che, in più occasioni, abbiamo definito come un *partner* essenziale rispetto agli equilibri del Mediterraneo, ma ciò non ci fa deflettere e non ci dovrà mai far deflettere di un millimetro dalle considerazioni sul rispetto assoluto dei diritti umani. Noi sappiamo benissimo in merito alla presenza della Turchia anche in Libia, quindi in un quadrante che ci interessa molto, ma le ragioni della geopolitica non possono sovrastare quella sistematica violazione di principi elementari dello Stato di diritto, che sono alla base anche di molte decisioni del presidente Erdogan, che, peraltro, dopo il “sofa-gate”, dopo l'abbandono della Convenzione di Istanbul, dopo gli interventi che abbiamo anche denunciato in una corposa dichiarazione e mozione avallata da questo Parlamento, si sono riversate nei confronti di soggetti che sono attivamente presenti nella società civile turca. Una società civile viva e combattiva, che deve avere un segnale internazionale da tutte quelle forze che, in questo momento, nel rispetto delle relazioni diplomatiche, però ribadiscono - e io penso che l'Italia lo debba fare, indipendentemente dal rammarico

che condivido di coordinamento con le altre ambasciate - la propria presa di posizione su questo e su tanti altri casi di questo genere (*Applausi dei deputati del gruppo Italia Viva*).

***(Iniziativa del Governo in merito
all'evacuazione degli afgani che hanno
collaborato con i Governi occidentali
e all'istituzione di corridoi umanitari
per i profughi afgani – n. 3-02567)***

PRESIDENTE. La deputata Lia Quartapelle Procopio ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02567 (*Vedi l'allegato A*), per un minuto.

LIA QUARTAPELLE PROCOPIO (PD). Grazie, Presidente. Ad agosto, il nostro Paese ha tenuto fede alla parola data a tutti quei cittadini afgani che, nel corso dei vent'anni passati, hanno voluto un Paese diverso. Abbiamo evacuato 5.011 persone, siamo stati il primo Paese d'Europa per numero di evacuazioni. Ciononostante, purtroppo, oggi, in questo momento, mentre parliamo, ci sono persone a rischio immediato di vita: chi non è riuscito a scappare, chi rischia di essere riconosciuto, chi non può uscire di casa, i loro familiari. Queste persone, e in parte anche la nostra opinione pubblica, aspettano la risposta a una domanda: quando e come il nostro Paese intenda proseguire l'immediata evacuazione dall'Afghanistan di quelle persone che sono a immediato rischio di vita e quando e come verranno attivati i corridoi umanitari dai Paesi terzi.

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Di Maio, ha facoltà di rispondere.

LUIGI DI MAIO, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Grazie. Il Governo, nelle sue diverse articolazioni, ha profuso un impegno straordinario per far fronte alle emergenze di agosto e per assicurare l'evacuazione dall'Afghanistan, nel

quadro dell'operazione "Aquila Omnia". Ho già avuto modo di valorizzare in quest'Aula l'eccezionale lavoro di squadra del Ministero degli Esteri, del Ministero della Difesa e della nostra *intelligence*, che, come ha detto la deputata interrogante, ha consentito a 5.011 persone, di cui 4.890 cittadini afgani, di lasciare il Paese. Si tratta del personale che aveva lavorato per il contingente italiano nella missione NATO *Resolute Support*, dei collaboratori della nostra ambasciata, delle altre istituzioni italiane e dei rappresentanti della società civile afgana con le rispettive famiglie. Siamo ora in una fase diversa, in un contesto mutato; l'aeroporto di Kabul è nel controllo delle nuove autorità afgane. Non siamo più in condizione, né noi né alcun altro Paese NATO, di operare voli militari direttamente dall'Afghanistan. Abbiamo, quindi, dovuto agire su due fronti. Il primo è stato quello di individuare i criteri con cui stabilire priorità tra quanti hanno manifestato interesse a lasciare l'Afghanistan alla volta dell'Italia e che abbiano i requisiti minimi per la partenza, a cominciare dal possesso di un passaporto. Il secondo aspetto è stato quello di avviare una collaborazione con quei Paesi che ancora operano in Afghanistan, come il Qatar, che stanno assicurando il loro sostegno alle nostre operazioni, pur dovendosi confrontare essi stessi con condizioni di contesto molto difficili. Siamo, quindi, riusciti a continuare il trasferimento di persone dall'Afghanistan; abbiamo iniziato da persone che hanno legami con l'Italia e che, ad esempio, hanno titolo al ricongiungimento familiare o un permesso di soggiorno o sono studenti immatricolati, o iscritti ai nostri atenei. Intendiamo proseguire su questa strada, almeno finché non saranno riattivati i regolari voli commerciali da e verso il Paese, che consentirebbero, verosimilmente, di pianificare gli espatri in maniera più regolare. In parallelo, stiamo lavorando con alcuni Governi dei Paesi vicini per assicurare che gli afgani, già inclusi nelle nostre liste e che siano riusciti a varcare la frontiera, siano adeguatamente assistiti e possano essere trasferiti in Italia

anche in assenza di documentazione completa, prevedendo una trattazione semplificata delle domande di visto, certamente, sempre entro i termini di legge, ivi incluso il vaglio di sicurezza. Il Ministero della Difesa si sta adoperando per portare in Italia, attraverso voli commerciali, altri ex collaboratori del contingente italiano con rispettive famiglie, che siano riusciti a raggiungere alcuni dei Paesi limitrofi. Si stimano circa 500 persone, cui sarà assicurato il supporto logistico per la loro quarantena presso strutture militari già individuate. Infine, stiamo lavorando, anche in ambito G20, per corridoi umanitari nei Paesi limitrofi, come previsto nel Piano d'azione italiano. Il relativo protocollo d'intesa tra Governo, Farnesina e Viminale, organizzazioni della società civile italiana e gli organismi internazionali tradizionali, *partner* o UNHCR, è in fase avanzata e vede un'adesione crescente di enti disponibili all'accoglienza. La Farnesina coordina un gruppo di lavoro interministeriale su evacuazione e accoglienza aperto alle organizzazioni della società civile e una *task force* più ristretta, entrambe dedicate, con compiti complementari a portare via persone dall'Afghanistan. Questi strumenti di coordinamento consentono il necessario raccordo con le amministrazioni competenti, assicurando, in tal modo, tempestività e coerenza alla nostra azione. È un lavoro in corso che porteremo avanti con ogni possibile impegno, malgrado le difficili condizioni in cui ci troviamo ad operare.

PRESIDENTE. Il deputato Delrio ha facoltà di replicare, per due minuti.

GRAZIANO DELRIO (PD). Grazie, Presidente, signor Ministro, grazie a lei, grazie al Ministro Guerini e, soprattutto, grazie agli uomini e alle donne delle Forze armate, al personale della Farnesina e a tutto il personale delle ONG e delle associazioni che hanno lavorato intensamente per consentire l'evacuazione dall'Afghanistan di queste migliaia di persone, che, sicuramente,

è stato un segnale di successo della nostra azione diplomatica.

L'indiscutibile disfatta che abbiamo subito come Occidente in Afghanistan non cancella quanto di bene e di buono è stato fatto e nemmeno può cancellare l'impegno che dobbiamo ancora approfondire. Non è un alibi per cancellare il nostro impegno futuro, un impegno per il pieno rispetto dei diritti umani, come le abbiamo chiesto, e per prevenire anche una catastrofe umanitaria che purtroppo è già in atto. Quindi, grazie per l'impegno che lei ha preso oggi, per l'impegno a promuovere più intense collaborazioni con i Paesi vicini; è una delle strategie che nel G20 abbiamo promosso (proprio in questo momento c'è l'audizione dell'Ambasciatore iraniano in Commissione affari esteri); grazie quindi per questo impegno e per il rafforzamento dei corridoi umanitari che sono un'iniziativa che promosse il nostro Governo nel 2016; una iniziativa tipicamente italiana che fa l'orgoglio dell'Italia, che ha fatto l'orgoglio dell'Italia anche con riferimento alle proposte del G20. L'Italia può e deve continuare ad interpretare un ruolo decisivo nella promozione di una politica europea più forte. Solo un'Italia più convinta di essere portatrice del pieno rispetto dei diritti umani e dei valori della democrazia, solo quest'Italia può condurre l'Europa ad una politica estera più coraggiosa e più forte, ad una politica estera che riesca ad inaugurare, da parte dell'Unione europea, una nuova stagione per i diritti umani e per la pace nel mondo (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

(Iniziativa volte a riconsiderare la collaborazione dell'Italia con le autorità libiche, alla luce di recenti rapporti di organismi ONU che hanno evidenziato responsabilità di tali autorità nella violazione dei diritti umani ai danni di migranti - n. 3-02568)

PRESIDENTE. Il deputato Palazzotto ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02568 (*Vedi l'allegato A*), per un minuto.

ERASMO PALAZZOTTO (LEU). Grazie, signor Presidente. Signor Ministro, è del 12 ottobre del 2021 la Nota informativa sulla Libia della portavoce della commissaria ONU per i diritti umani che parla di coinvolgimento diretto delle autorità governative negli abusi ai danni dei migranti e dei richiedenti asilo. La Nota segue il rapporto della Missione indipendente d'inchiesta in Libia, istituita dal Consiglio ONU per i diritti umani, che evidenzia i crimini di guerra e contro l'umanità, commessi soprattutto ai danni di migranti, rifugiati e richiedenti asilo entrati in Libia e diretti in Europa. Questi sono sistematicamente sottoposti ad abusi, a torture, a violenze sessuali e anche allo svolgimento dei lavori forzati.

La Guardia costiera libica, in questo rapporto riveste un ruolo di primo piano nella violazione dei diritti dei migranti. Secondo il rapporto, solo il 30 per cento dei migranti intercettati dalla Guardia costiera libica nei primi 8 mesi del 2021 figura come prigioniero nei campi di detenzione; gli altri sono molto probabilmente venduti ai trafficanti e a gruppi armati. Si tratta di operazioni sistematiche e diffuse che evidenziano una politica di Stato che incoraggia l'estorsione ai danni dei migranti detenuti, l'uso di violenza e discriminazioni anche come strumento di deterrenza delle traversate in mare.

Questi rapporti seguono altri rapporti delle Nazioni Unite, uno su tutti quello del Segretario generale Guterres, che invitava gli Stati membri a sospendere le politiche di respingimento verso la Libia. Siamo qui a chiederle, dopo tutto questo, quali iniziative intenda assumere il Governo affinché venga rivista la nostra collaborazione con le autorità libiche nel respingere persone verso quel Paese e per non determinare una nostra responsabilità nelle violazioni che sono state descritte.

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Luigi Di Maio, ha facoltà di rispondere.

LUIGI DI MAIO, *Ministro degli Affari*

esteri e della cooperazione internazionale. Grazie. L'Italia è costantemente impegnata sul piano bilaterale e multilaterale nel sostegno ad un'effettiva transizione istituzionale in Libia. Lo dimostrano le numerose missioni effettuate, da ultimo quella di giovedì scorso. Vogliamo accompagnare il Paese verso la sua definitiva stabilizzazione sotto il profilo politico-istituzionale e della sicurezza. Questo resta un obiettivo prioritario per il Ministero degli Affari esteri, nella consapevolezza che il suo raggiungimento favorirà una maggiore garanzia del rispetto del diritto umanitario e dei diritti umani da parte delle autorità libiche, a beneficio dei libici e dei migranti presenti nel Paese.

L'Italia sostiene da sempre un approccio onnicomprensivo al fenomeno migratorio, porta a favorire una gestione più efficace e pienamente rispettosa degli standard internazionali. Abbiamo sostenuto con convinzione l'istituzione della Missione di accertamento dei fatti sulla Libia da parte del Consiglio dei diritti umani delle Nazioni Unite, il cui mandato è stato rinnovato recentemente per ulteriori 9 mesi. La Missione potrà accertare fatti e circostanze relative a violazioni e abusi dei diritti umani e del diritto internazionale umanitario in Libia dal 2016.

La tutela delle condizioni di migranti e rifugiati è centrale anche nell'ambito della cooperazione bilaterale tra Italia e Libia. Il Governo sostiene il rafforzamento della capacità delle autorità libiche in attività di ricerca e salvataggio all'interno della propria area di responsabilità e contro il traffico di esseri umani, nel pieno rispetto delle normative internazionali e non abbiamo mai disposto finanziamenti diretti a favore della Guardia costiera libica. Questa è, d'altra parte, solo una delle linee d'azione. L'Italia resta, infatti, l'unico Paese europeo ad effettuare evacuazioni dirette dalla Libia. Siamo, inoltre, tra i principali sostenitori dei rimpatri volontari assistiti, per i quali ci siamo spesi in maniera incessante con le controparti libiche. Negli stessi contatti abbiamo sempre sottolineato - da ultimo l'ho

fatto il 21 ottobre a Tripoli, con il Primo Ministro Dabaiba, a margine della Conferenza sulla stabilizzazione della Libia - la necessità di tutelare migranti e rifugiati.

Con il Fondo migrazioni dal 2017 la Farnesina ha investito quasi 60 milioni di euro per migliorare le condizioni di vita di migranti e rifugiati in Libia, valorizzando l'azione congiunta da parte di organizzazioni internazionali per le migrazioni e Alto Commissariato ONU per i rifugiati. Le iniziative finanziate con il Fondo comprendono attività di formazione in materia dei diritti dei migranti, a beneficio delle autorità libiche, e il sostegno al meccanismo sul transito di emergenza istituito dall'Alto Commissariato delle Nazioni Unite. Quest'ultimo strumento assiste i rifugiati particolarmente vulnerabili, tra cui quelli reclusi nei centri di detenzione, consentendo loro un'uscita sicura dalla Libia verso una sistemazione regolare in Niger, in attesa del reinsediamento in Paesi occidentali, tra cui l'Italia.

Il rinnovo del Memorandum d'intesa sulle migrazioni, firmato nel 2017, il cui negoziato è in corso, è stato da noi condizionato all'assunzione di impegni molto stringenti da parte libica a garanzia dei soggetti maggiormente in difficoltà, a partire dal progressivo superamento del sistema dei centri di accoglienza e dal maggior coinvolgimento delle Agenzie delle Nazioni Unite. La questione del definitivo superamento del sistema dei centri di detenzione per migranti è proprio uno dei principali punti negoziali su cui l'Italia insiste. Ci siamo spesi molto affinché la chiusura dei centri fosse espressamente inclusa tra gli impegni per le autorità libiche nelle conclusioni della seconda Conferenza di Berlino sulla Libia del 23 giugno.

Sui diritti degli individui, in particolare di quelli più fragili, l'Italia non è disponibile a compromessi, né in Libia, né altrove.

PRESIDENTE. Il deputato Erasmo Palazzotto ha facoltà di replicare, per due minuti.

ERASMO PALAZZOTTO (LEU). Grazie, Presidente. Signor Ministro, ho ascoltato con attenzione la sua risposta ma non ho trovato una spiegazione accettabile ed esaustiva rispetto alle politiche che il nostro Paese mette in pratica quotidianamente rispetto al contenimento dei flussi migratori. Lo dico con molta onestà, al di là delle declamazioni di principio vi è un tema: il nostro sostegno economico o meno alla Guardia costiera libica non ha niente a che vedere con il processo di stabilizzazione in Libia, su cui siamo tutti d'accordo; è un sostegno che ha a che fare con la scelta deliberata dell'Italia di partecipare al contenimento dei flussi migratori che provengono dalla Libia.

Il tema è il seguente: siamo disponibili oggi ad accettare - a fronte di violazioni sistemiche dei diritti umani e parliamo di stupro, lavori forzati, di centri di detenzione, che sono uguali ai campi di concentramento - questo costo in termini morali ed etici, in nome del contenimento dei flussi migratori? I migranti intercettati dalla Guardia costiera libica e riportati in quei luoghi di tortura quest'anno sono più o meno 14 mila. Pensiamo che davvero, davanti ad un fenomeno migratorio nella sua complessità, 14 mila persone in più o in meno per l'Italia o per l'Europa farebbero la differenza? Io penso di no. Quello che fa la differenza è essere corresponsabili in qualsiasi modo di una violazione sistemica dei diritti umani di questa proporzione, che sta avvenendo a poche miglia dalle nostre coste, dall'altra parte, fatta anche da persone con cui noi collaboriamo (*Commenti dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). La Guardia costiera libica è un'organizzazione infiltrata dai trafficanti di esseri umani. A capo della Guardia costiera libica, in molte città, ci sono i capi dei trafficanti di esseri umani, come nel caso di Zawiya. Le autorità libiche hanno rastrellato un accampamento di migranti (5 mila persone): li hanno catturati, portati in centri di detenzione, venduti come schiavi. Queste sono le autorità con cui noi costruiamo i rapporti e

con cui noi stiamo rivedendo un *Memorandum of understanding* che da più di un anno è in ambito di negoziato e su cui non abbiamo traccia di progressi.

Nel frattempo abbiamo aumentato il finanziamento alla Missione di supporto alla Guardia costiera libica...

PRESIDENTE. Deve concludere...

ERASMO PALAZZOTTO (LEU). Io sarò qui al prossimo rapporto delle Nazioni Unite per ricordare ancora una volta quali sono i crimini di cui ci stiamo...

PRESIDENTE. Grazie.

(Iniziativa di competenza in ordine ad un'eventuale ingerenza del Governo del Venezuela nella politica nazionale attraverso il finanziamento di movimenti politici – n. 3-02569)

PRESIDENTE. Il deputato Montaruli ha facoltà di illustrare l'interrogazione Lollobrigida ed altri n. 3-02569 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmataria.

AUGUSTA MONTARULI (FDI). L'Italia è una grande Nazione: non merita l'ombra di una politica estera influenzata da un presunto finanziamento illecito di 3,5 milioni di euro da un Paese straniero, come il Venezuela, al principale partito delle maggioranze che si sono succedute in questa legislatura, il Movimento 5 Stelle, che esprime lei, Ministro Di Maio, quale esponente e Ministro degli Affari esteri, nonché il *leader* del vostro partito, Giuseppe Conte, quale ex Presidente del Consiglio del Governo italiano. Nel corso di questa legislatura noi abbiamo chiesto, come Fratelli d'Italia, una Commissione di indagine parlamentare, a fronte anche della posizione del Governo italiano, l'unico in Europa ad essersi schierato con Maduro e non con l'opposizione a Maduro. Quello che abbiamo ottenuto è semplicemente il silenzio. Il silenzio è assenso (*Applausi dei*

deputati del gruppo Fratelli d'Italia)?

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Luigi Di Maio, ha facoltà di rispondere.

LUIGI DI MAIO, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Grazie. La nostra politica nei confronti del Venezuela come Governo, segue tre principali linee d'azione. Attraverso l'assistenza umanitaria manteniamo l'impegno ad alleviare il grave impatto della crisi sui cittadini venezuelani rimasti in patria o costretti ad emigrare e sull'ampia comunità italiana residente nel Paese. Insieme all'Unione europea abbiamo, poi, sempre condannato fermamente la deriva autoritaria nel Paese, la continua restrizione degli spazi democratici, la manipolazione dei processi elettorali, il ricorso alla violenza e le gravi violazioni dei diritti umani commesse dal regime; abbiamo poi offerto sostegno politico a tutti gli attori impegnati per la democrazia in Venezuela e alle attività dell'Alta Commissaria per i diritti umani delle Nazioni unite. Quale terza linea di azione, insieme ai Paesi del Gruppo internazionale di contatto, continuiamo a promuovere ogni sforzo per la ricerca di una soluzione pacifica, democratica e condivisa, nell'ambito del dialogo tra tutti gli esponenti politici venezuelani. L'obiettivo è di favorire elezioni locali legislative e presidenziali credibili, inclusive e trasparenti. In linea con quanto espresso dall'Unione europea e dal Gruppo internazionale di contatto, l'Italia ritiene che le elezioni legislative del 2020 non siano state né credibili, né trasparenti, né inclusive; non ne abbiamo riconosciuto i risultati come legittimi o rappresentativi della volontà del popolo venezuelano. L'Unione europea, con una voce comune, ha ribadito più volte il proprio impegno per una soluzione democratica della crisi, una ferma posizione sui diritti umani e il sostegno all'opposizione democratica, invitata ad assumere un approccio unitario.

Nelle conclusioni adottate dal Consiglio

Affari esteri il 25 gennaio, abbiamo sostenuto gli attori che operano per un futuro democratico per il Venezuela e rinnovato l'appello per la garanzia dei diritti politici e civili, il rilascio dei prigionieri politici e la libertà e la sicurezza di tutti i rappresentanti dell'opposizione democratica.

Il 22 febbraio, in sede di Consiglio Affari esteri, abbiamo varato sanzioni nei confronti di personalità e funzionari venezuelani; anche io ho votato. Ciò ha naturalmente creato nuovi elementi di tensione nei rapporti tra Europa e regime venezuelano, ma è un passo che abbiamo ritenuto necessario alla luce della perdurante gravità della situazione interna del Paese e delle preoccupanti ripercussioni su tutta la regione. Sotto questo ultimo aspetto, sosteniamo anche il tentativo di dialogo avviato a Città del Messico con la mediazione norvegese, pur riconoscendo le numerose difficoltà che questo processo sta incontrando.

L'azione del Governo è pienamente coerente con le linee indicate nella risoluzione adottata a marzo, a larghissima maggioranza, dalla Commissione affari esteri di questa Camera, con il consenso anche del gruppo cui appartengono gli interroganti.

I due quesiti degli interroganti riguardano un'eventuale ingerenza di Stati stranieri nella politica nazionale e le pericolose conseguenze che ne possono derivare. Ebbene, il documento del fantomatico finanziamento illecito venezuelano ad una forza politica italiana è già stato dichiarato falso più volte. Il Governo non subisce alcuna ingerenza nel definire la sua politica estera, né per quanto riguarda il Venezuela, né su qualsiasi altro tema. Il fermo ancoraggio all'Occidente, soprattutto nelle sue declinazioni di Unione europea e Alleanza atlantica, è un costante punto di riferimento nel perseguire l'interesse nazionale, in ogni quadrante e a qualsiasi latitudine (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Il deputato Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare, per due minuti.

ANDREA DELMASTRO DELLE VEDOVE (FDI). Grazie, Presidente. C'è più di un'ombra sul fatto che la politica estera italiana sia stata oggetto di ingerenze e di influenze e la risposta del Ministro Di Maio conferma queste ombre. Chi oggi asserisce di aver conferito 3,5 milioni di euro di denaro dei venezuelani da parte del brutale dittatore comunista Chávez, non è un giornale scandalistico: è il numero uno dell'*intelligence* militare del servizio chavista. E, per dissipare ogni dubbio in ordine al fatto che il MoVimento 5 Stelle abbia preso i soldi sporchi del sangue venezuelano, conferiti dal brutale dittatore comunista Chávez, non basta dire "non è vero": lo dicono tutti, innocenti e colpevoli, che non è vero. Lei ci dovrebbe spiegare perché il MoVimento 5 Stelle, nel 2017, depositava una risoluzione, la n. 7/001168, in cui la sanguinaria e brutale dittatura venezuelana veniva additata come modello da seguire nel contrasto alla povertà. Lei ci deve spiegare perché, nel 2019, tutto il mondo occidentale condannava Maduro e riconosceva Guaidó, tranne l'Italia che stava al fianco di Maduro, financo quando sparava sui convogli umanitari che tentavano di entrare in Venezuela. Lei ci dovrebbe spiegare, per dissipare ogni dubbio, perché l'Europa non abbia potuto riconoscere Guaidó come legittimo Presidente *ad interim* del Venezuela per l'opposizione di una sola Nazione - l'Italia - per il tramite della sua bocca. Lei, per dissipare ogni dubbio, ci dovrebbe dire perché a tutte le mie risoluzioni - decine e decine di risoluzioni in Commissione esteri per Fratelli d'Italia, che condannavano Maduro - lei ha dato sempre parere contrario della Farnesina. Lei ci deve spiegare perché è dal 15 giugno 2020 che c'è una richiesta di Commissione di inchiesta parlamentare di Fratelli d'Italia che giace impolverata. Vede, Ministro, io le ho sempre riconosciuto, a tutela della sua onorabilità, una parziale incapacità di intendere e volere...

PRESIDENTE. Concluda.

ANDREA DELMASTRO DELLE VEDOVE (FDI). ...ma la spiegazione - e termino - alternativa al conferimento di denaro, questa volta è l'assoluta incapacità di intendere e volere, il vizio totale di mente. Questa è l'unica spiegazione alternativa, che lei sia capace o no di intendere e volere. L'Italia ha un'onta...

PRESIDENTE. Onorevole Delmastro Delle vedove, non sia offensivo mai in quest'Aula.

ANDREA DELMASTRO DELLE VEDOVE (FDI). ... perché siete stati al fianco di Maduro e avete abbandonato il popolo venezuelano, avete abbandonato la comunità di italiani in Venezuela (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Non sia offensivo mai in quest'Aula. Grazie.

(Iniziative di competenza volte a garantire la ripresa del regolare svolgimento delle fiere patronali – n. 3-02570)

PRESIDENTE. La deputata Baldini ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02570 (*Vedi l'allegato A*), per un minuto.

MARIA TERESA BALDINI (CI). Grazie Presidente, grazie Ministro. Le fiere sono uno straordinario volano per lo sviluppo del turismo. Molti enti locali sono tappe strategiche di un percorso turistico e le fiere sono, appunto, luoghi di incontro di un turismo nazionale e internazionale, di tradizioni religiose, popolari socioculturali, enogastronomiche, di operatori economici che, in base ai loro eventi ricorrenti, programmano la loro attività di un anno.

L'emergenza sanitaria indotto molti enti locali ad annullare fiere che si svolgono ogni anno e che rappresentano tradizioni e identità locali; nei medesimi comuni, però, ci sono i mercati settimanali. È un problema italiano molto importante. Esempio è il caso della

fiera di Sant'Ermete di Forte dei Marmi: il tradizionale appuntamento annuale del 28 agosto dedicato al santo patrono è stato annullato dall'amministrazione cinque giorni prima dell'evento. L'evento è stato cancellato nonostante ci sia una straordinaria attrazione turistica di grande rilievo economico, che richiama ogni anno 7 mila persone, con 383 banchi. Il 40 per cento, sul territorio nazionale, in media, di tali eventi è stato annullato proprio nei periodi in cui si registra il più alto numero di presenze. Iniziative di straordinaria attrattività turistica, come le fiere, dovrebbero essere inserite in un calendario turistico annuale degli eventi e degli appuntamenti stabili. Chiediamo al Ministro quali siano le iniziative che può il Governo assumere, per quanto di competenza, per garantire il periodico e regolare svolgimento di attrazioni turistiche come le fiere patronali.

PRESIDENTE. Il Ministro del Turismo, Massimo Garavaglia, ha facoltà di rispondere.

MASSIMO GARAVAGLIA, *Ministro del Turismo*. Grazie, Presidente. Signori deputati, gentile onorevole Baldini, con riferimento alle questioni poste dagli interroganti circa le azioni da intraprendere per valorizzare l'attrattività turistica delle fiere, ferme restando le competenze regionali, si condivide l'esigenza di inserire tali manifestazioni in un calendario turistico annuale organizzato il più possibile.

Per quanto concerne le competenze del mio Dicastero, rappresento che nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza è prevista una specifica missione, la 4.1, denominata *Digital Tourism Hub*, cui sono destinati circa 114 milioni di euro finalizzati a creare un *hub* digitale integrato, composto dai soggetti che operano nel settore turistico, pubblici e privati, per supportare le scelte del turista nella pianificazione della destinazione e del viaggio; sviluppare un sistema informativo per la promozione e la gestione delle attività turistiche, aggregando e valorizzando l'offerta turistica anche in relazione agli eventi fieristici e, in particolare, alle feste patronali.

Come evidenziato dagli interroganti, tali eventi si devono svolgere in una cornice di sicurezza sanitaria. Al riguardo, rappresento che il 15 ottobre scorso ho chiesto al collega Ministro della Salute di valutare la possibilità di modificare le linee guida per la riapertura delle attività economiche, produttive e ricreative, del 29 maggio 2021, al fine di ampliare i limiti di capienza degli eventi fieristici, sempre nel rispetto dell'obbligo del *green pass* e dell'utilizzo delle mascherine e delle distanze di sicurezza, finché sarà necessario. Tale richiesta fa seguito a un'analoga mia istanza del 28 settembre scorso, con la quale, all'esito dell'approvazione del decreto-legge 21 settembre 2021, n. 127, che ha esteso l'uso del *green pass* obbligatorio, avevo chiesto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di ampliare in sicurezza la capienza delle strutture utilizzate, tra l'altro, per lo svolgimento di eventi fieristici e congressuali, per cercare ogni possibile e immediata azione. Insomma, è un'attività di apertura che continua costantemente, finché sarà necessario tenere ancora questi limiti. In ogni caso mi preme sottolineare l'importanza di aver deciso per tempo, a giugno, di riaprire il settore delle fiere e dei congressi. I risultati molto positivi, che vediamo nel calendario fieristico e congressuale in questi giorni, testimoniano l'importanza di agire in questo senso.

PRESIDENTE. La deputata Baldini ha facoltà di replicare, per due minuti.

MARIA TERESA BALDINI (CI). Ringrazio il Ministro per aver fatto chiarezza. Occorre proprio una normativa seria, fatta proprio da situazioni ben precise. Quindi, bene che abbia coinvolto anche il Ministero della Salute affinché l'apertura della fiera non sia un evento discrezionale per i comuni – quindi, il sindaco che possa decidere di annullare una fiera - ma sia un qualche cosa di oggettivo. In precedenza, le fiere potevano essere chiuse o aperte per motivi oggettivi, se c'era una problematica di cantieristica o qualsiasi tipo di problematica che

impedisce lo svolgimento della fiera. Questa normativa deve essere chiara, perché queste sono tutte persone che hanno programmato il loro magazzino e si sono trovate - come nel caso, appunto, di Forte dei Marmi - ad avere un annullamento di qualche cosa che avevano organizzato un anno prima. Siccome le fiere sono equiparate ai mercati, occorre una normativa ben precisa, molto chiara, che impedisca ai sindaci di commettere determinati, secondo me, errori di questo genere (*Applausi dei deputati del gruppo Coraggio Italia*).

(Criteri di riparto del fondo previsto dal decreto-legge n. 73 del 2021 per il sostegno delle strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale e tempi di adozione del relativo decreto attuativo – n. 3-02571)

PRESIDENTE. La deputata Scanu ha facoltà di illustrare l'interrogazione Faro ed altri n. 3-02571 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmataria, per un minuto.

LUCIA SCANU (M5S). Grazie, Presidente. Ministro, la crisi pandemica ha avuto un impatto durissimo sul turismo, producendo effetti devastanti su un comparto basato su spostamenti e interazioni tra le persone. I dati OTEX, il primo Osservatorio sul turismo residenziale, mostrano come il 2021 sia un anno peggiore rispetto al precedente per le attività ricettive e, soprattutto, per quelle a carattere non imprenditoriale. Per far fronte alle gravi perdite economiche, il “decreto Sostegni-bis”, articolo 7-bis, comma 3, ha previsto l'istituzione di un fondo di 5 milioni di euro in sostegno delle strutture ricettive extralberghiere munite di codice identificativo o di autocertificazione. Il citato comma 3 affida i criteri di riparto del fondo a un decreto del Ministro del Turismo, ma ad oggi non risulta ancora emanato. Le strutture ricettive extralberghiere, diffuse su tutto il territorio nazionale, non solo contribuiscono a rispondere positivamente al fabbisogno di una nuova tipologia di mercato

turistico, specialmente nelle piccole realtà, ma favoriscono anche lo sviluppo economico di queste ultime, contrastandone la piaga dello spopolamento. Per queste ragioni le chiedo, Ministro, quali siano i tempi di emanazione e i criteri di riparto delle risorse del fondo in questione.

PRESIDENTE. Il Ministro del Turismo, Massimo Garavaglia, ha facoltà di rispondere.

MASSIMO GARAVAGLIA, *Ministro del Turismo*. Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, con riferimento alla questione rappresentata dagli interroganti, rilevo che, come detto, l'articolo 7-bis, comma 3, del decreto-legge n. 73 del 2021 ha istituito presso il Ministero del Turismo un fondo, con una dotazione di 5 milioni per il 2021, da destinare a sostegno delle strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale, prevedendo che i criteri di riparto siano stabiliti con un decreto del Ministero del Turismo, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle finanze. Al riguardo rappresento che la citata norma è, purtroppo, di difficile interpretazione ai fini dell'individuazione dei beneficiari della misura, in quanto - questo è il punto specifico - da un lato fa riferimento alle strutture ricettive extralberghiere a carattere non imprenditoriale, *guest house*, ostelli, case vacanze, *bed and breakfast* ma, dall'altro, cita esclusivamente i *bed and breakfast* e questo comporta un problema. Ciò comporta l'esigenza di attivarsi, come stiamo facendo, per far sì che la richiamata norma primaria possa essere interpretata chiaramente o modificata, se del caso, in modo da adottare il decreto attuativo evitando le evidenziate criticità applicative. È chiaramente il nostro obiettivo risolvere il tema al più presto, per evitare che i fondi vadano in economia, e quindi ci confronteremo per le vie brevi per trovare la soluzione più rapida, o modificando la norma o trovando una modalità più veloce per interpretarla in maniera chiara, di modo che si arrivi a stanziare anche questi ultimi 5 milioni. Tra l'altro,

sono gli ultimi ristori stanziati che abbiamo ancora da distribuire e, quindi, ci teniamo particolarmente.

PRESIDENTE. La deputata Faro ha facoltà di replicare, per due minuti.

MARIALUISA FARO (M5S). Grazie Presidente. Grazie, Ministro Garavaglia, per la sua cortese risposta. Sicuramente il MoVimento 5 Stelle si attiverà, insieme a lei, per risolvere per le vie brevi questa interpretazione. Aggiungo, in particolare, che il fondo era riferito, appunto, ai *bed and breakfast* a conduzione familiare che rappresentano nel settore turistico il fiore all'occhiello dell'ospitalità italiana. Molto spesso questo tipo di struttura ricettiva ha permesso, non solo di far riconoscere l'accoglienza tipica delle famiglie italiane, fornendo un soggiorno di tipo esperienziale che ci contraddistingue nel panorama internazionale, ma, in molti casi, ha anche permesso il recupero del patrimonio edilizio e una forma anche di contrasto allo spopolamento dei nostri borghi. Per molte famiglie, tra l'altro, queste attività sono una fonte di reddito primario ma possono rappresentare anche un'integrazione al reddito, quando nel nucleo familiare solo un componente svolge attività lavorativa continua. Il MoVimento 5 Stelle, con l'emendamento presentato e poi riformulato dal Governo, ha voluto dare voce e portare all'attenzione del Governo gli operatori che erano difficilmente individuabili e che, in ogni caso, fanno parte di un settore che negli ultimi anni è cresciuto esponenzialmente, che merita, quindi, un sostegno per uscire da questa fase di emergenza economica causata dalla pandemia e che necessita di una regolamentazione che accompagni lo sviluppo di questo settore in modo sostenibile. Negli ultimi due anni, gli operatori di questo settore hanno dovuto far fronte all'adeguamento delle proprie strutture ai vari protocolli COVID per restare competitivi, senza aver avuto la possibilità di accedere ad alcuna forma di sostegno, né diretta né indiretta.

Nonostante questo, sono riusciti a mantenere elevati standard di accoglienza nel mercato turistico italiano ma ciò a costo di sacrifici per i quali oggi si è sollecitato il Governo, affinché possa dare seguito a questo emendamento presentato dal MoVimento 5 Stelle.

(Misure di sostegno al comparto turistico anche in termini di rilancio del settore a livello internazionale – n. 3-02572)

PRESIDENTE. Il deputato Squeri ha facoltà di illustrare, per un minuto, la sua interrogazione n. 3-02572 (*Vedi l'allegato A*).

LUCA SQUERI (FI). Grazie, Presidente. Signor Ministro, l'Istat anticipa che nel 2020 c'è stato un decremento di spesa per il turismo di 63 miliardi. Per quanto riguarda le presenze straniere c'è stato un decremento del 54 per cento, con una riduzione di spesa di 35 miliardi. Per quanto riguarda il 2021 sappiamo che i numeri, rispetto al 2019, saranno la metà: a settembre abbiamo una riduzione del 40 per cento. Penso che convenga che è necessario intervenire per un settore che rappresenta il 13 per cento del PIL italiano, per cui chiediamo al Governo cosa intenda fare per sostenere e per rilanciare questo importante settore.

PRESIDENTE. Il Ministro del Turismo, Massimo Garavaglia, ha facoltà di rispondere.

MASSIMO GARAVAGLIA, *Ministro del Turismo*. Grazie, Presidente. Onorevoli deputati, collega Squeri, gli interroganti, dopo aver sottolineato l'importanza del settore turistico nel nostro Paese e aver evidenziato i gravi danni subiti dalle imprese del settore a causa dell'emergenza COVID-19, chiedono quali misure il Ministero del Turismo intenda adottare per sostenere i comparti turistici ancora in crisi in termini di rilancio complessivo, soprattutto a livello internazionale, con riferimento alla sostenibilità dei flussi turistici. Al riguardo, rappresento che ci sono, purtroppo, noti effetti dannosi

determinati dalla pandemia che, ancora oggi, impattano negativamente su tante imprese appartenenti al comparto turistico e che non si possono certamente ritenere superati, nonostante le misure di sostegno e ristoro poste in essere nel corso dell'ultimo anno e mezzo. Certo, l'estate è andata molto bene, l'inverno andrà altrettanto bene, tornando a sciare, però, non dimentichiamoci due cose: anzitutto, che fino a maggio sostanzialmente c'era il lockdown, quindi, era tutto chiuso; poi, che tanti corridoi internazionali sono ancora chiusi o, se aperti, lavorano a scartamento ridotto. È evidente che questo impatta sui bilanci e il bilancio delle aziende è annuale, per cui, anche se vanno bene l'estate e l'inverno, la prima parte dell'anno è quella che è.

Quindi, proprio per questo, ho dato mandato ai miei uffici di elaborare proposte normative finalizzate a sostenere le filiere del turismo, mediante: in primo luogo, misure di sostegno agli operatori del turismo, volte a garantire incentivi e agevolazioni nei confronti dei professionisti e delle imprese del settore, concentrando l'attenzione in favore degli operatori per i quali permangono impedimenti allo svolgimento dell'attività ordinaria legati alle conseguenze dell'emergenza sanitaria, insomma, interventi, ma mirati, tenendo conto della differente situazione; in secondo luogo, promozione di un turismo sostenibile, in grado di valorizzare i territori, incentivando l'offerta di servizi e la promozione dell'organizzazione dei movimenti turistici; in terzo luogo, interventi tesi a incentivare l'attrattività turistica, finalizzati a sostenere la ripresa dei flussi dei turisti italiani e stranieri e ad accrescere, in tal modo, la competitività. Si tratta, quindi, di individuare una serie di misure diversificate, rivolte a una serie di operatori turistici per assicurare una celere ripartenza del settore, con l'auspicio che siano gli ultimi sostegni necessari e che dall'anno prossimo si torni finalmente a lavorare tutti serenamente, perché l'unico sostegno vero è fatturare.

PRESIDENTE. Il deputato Squeri ha facoltà

di replicare, per due minuti.

LUCA SQUERI (FI). Grazie, signor Ministro. C'è grande aspettativa anche rispetto al PNRR; sappiamo che le grandi priorità sono il lavoro, la liquidità, l'innovazione digitale, il *green*, dunque, bene il pacchetto inserito nel PNRR di un miliardo e 700 milioni che va nella direzione di supportare il superbonus 80 per cento per le attività ricettive, i contributi a fondo perduto e il finanziamento per le imprese *under 35*, per le imprese femminili, gli investimenti per il Sud, le iniziative che guardano alla *tax-credit* o alla digitalizzazione. Ricordo che il mondo delle agenzie di viaggio e dei *tour operator* - quando nel 2019 aveva un *trend* del più 4 per cento e un fatturato di oltre 13 miliardi - nel 2021 rappresenterà un fatturato pari a un sesto inferiore. Tra l'altro, rappresenta difficoltà nell'apertura in maniera efficace dei corridoi turistici, perché sono ancora poche le mete internazionali, con tante restrizioni. Il mondo alberghiero, se ha visto un'estate positiva, rappresenta criticità per quanto riguarda il turismo negli affari, il turismo internazionale e c'è ansia, nell'attesa del turismo invernale, per quanto riguarda la montagna. Il mondo del ristoro, il mondo dei ristoranti e dei bar, che anch'esso rappresenta una parte importante nel settore turistico, denuncia, nonostante una crisi, la mancanza di almeno 240 mila operatori e questo perché non è attrattivo rispetto a una serie di elementi. Per cui sottolineo come sarebbe importante affrontare il nodo del cuneo fiscale, rispetto a questa problematica.

Detto questo, i problemi sono tanti, noi siamo certi che lei abbia la volontà e la competenza per affrontarli. Saremo al suo fianco per far sì che sia fatto nel migliore dei modi (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

(Iniziativa volte a modificare le politiche in tema di immigrazione, anche al fine di contrastare efficacemente gli sbarchi di migranti, con particolare riferimento

alle coste della Calabria – n. 3-02573)

PRESIDENTE. Il deputato Furgiuele ha facoltà di illustrare l'interrogazione Molinari ed altri n. 3-02573 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmatario.

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Grazie, Presidente. Signor Ministro, secondo i dati, negli ultimi due mesi in Calabria sarebbero sbarcate circa 7 mila persone, addirittura, dall'inizio dell'anno, gli ospiti del centro di accoglienza di Roccella Jonica avrebbero, in numeri, superato per 9 volte i dati del 2019 e per il doppio i dati del 2020.

Le chiedo cosa intenda fare il Ministero per lenire la piaga dell'immigrazione clandestina. La situazione in Calabria è insostenibile; Roccella Jonica non ce la può fare da sola e gli effetti negativi di questa immigrazione clandestina si riverberano inevitabilmente, tutti i giorni, nella vita quotidiana; basti pensare che soltanto qualche giorno fa abbiamo assistito all'ennesima aggressione, da parte di gruppi di immigrati clandestini, nei confronti di agenti della Polizia ferroviaria nella stazione centrale di Lamezia Terme.

Urge un intervento e chiedo al Ministero cosa intenda fare, nell'immediato (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, Federico D'Inca, ha facoltà di rispondere.

FEDERICO D'INCA', *Ministro per i Rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, onorevoli deputati, rispondo agli onorevoli interroganti sulla base degli elementi forniti dalla Ministra dell'Interno, impossibilitata a partecipare alla seduta odierna. Con l'interrogazione presentata, gli interroganti chiedono iniziative per il contrasto dell'immigrazione illegale, facendo riferimento alla particolare pressione di recente registrata sulle coste calabresi.

Al riguardo, segnalo che a fronte

dell'incremento dei flussi sulla costa calabrese delle ultime settimane, sono state intraprese immediate azioni per assicurare misure più incisive nella fase di primissima accoglienza sul territorio. In particolare, la prefettura di Reggio Calabria ha avviato, in aggiunta alla costante attività di trasferimento dei migranti nelle strutture per la quarantena sulle apposite navi, l'allestimento presso il porto delle Grazie di Roccella Jonica, a cura della Croce rossa italiana, di una tensostruttura che può contenere circa 150 persone. Nei prossimi giorni, inoltre, è previsto l'arrivo di una nave, in modo da consentire lo svolgimento del prescritto periodo di quarantena dei migranti che giungono lungo le coste della provincia, con spazi riservati a coloro che dovessero risultare positivi al virus. Oltre a ciò, è stata avviata la ristrutturazione di un immobile utilizzato per la primissima accoglienza dal comune di Roccella Jonica che, unitamente agli altri comuni interessati, ha collaborato fattivamente all'avvio delle iniziative in questione.

Ricordo, inoltre, che in occasione dell'ultimo Consiglio Giustizia e Affari interni, tenutosi in data 7 e 8 ottobre 2021, la Ministra Lamorgese ha avuto modo di sottolineare che, rispetto all'incremento della pressione migratoria su tutte le rotte terrestri e marittime dirette in Europa, è essenziale che l'Unione europea sviluppi, in tempi rapidi e con azioni concrete, gli impegni assunti sul fronte dei partenariati strategici con i principali Paesi del Nordafrica, a partire da Libia e Tunisia, nell'ambito dei quali prevedere iniziative operative per il contrasto al traffico dei migranti, il controllo delle frontiere e la collaborazione in tema di rimpatri.

In questa prospettiva, la Ministra dell'Interno ha posto in evidenza come sia fondamentale rendere rapidamente operativo il nuovo strumento di vicinato, cooperazione allo sviluppo e cooperazione internazionale dell'Unione europea che costituisce un modello chiave di collaborazione con i Paesi terzi, per allentare la pressione migratoria verso gli Stati membri più esposti, facendo il miglior

uso possibile delle risorse finanziarie europee riservate alla migrazione.

Più di recente, il 25 ottobre scorso, la Ministra Lamorgese ha avuto un colloquio telefonico con il Ministro dell'Interno della Turchia sui temi di comune interesse e, in particolare, sulla cooperazione delle Forze di polizia dei due Paesi, per quanto riguarda, tra l'altro, il contrasto alle organizzazioni criminali che sfruttano e alimentano i flussi migratori illegali nel Mediterraneo orientale. I Ministri hanno concordato l'agenda di un incontro bilaterale, da svolgersi prossimamente a Roma, con *focus* specifico sulla prevenzione dei flussi migratori *via mare*.

PRESIDENTE. Il deputato Furguele ha facoltà di replicare, per due minuti.

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Grazie, Presidente. Signor Ministro, la ringrazio per la risposta e, soprattutto, per la disponibilità a metterci la faccia, al posto del Ministro Lamorgese, ma non posso ritenermi soddisfatto della risposta. I frequenti sbarchi sulle coste calabresi impongono misure un po' più decise rispetto a una politica che obiettivamente appare alquanto permissiva e i frutti di questo permissivismo li pagano i calabresi.

L'atteggiamento della Turchia certamente favorisce gli sbarchi di clandestini, di profughi provenienti dalla Siria, dall'Afghanistan e dall'Iraq, tuttavia non possiamo nasconderci dietro la Turchia. Potrebbe essere soltanto un paravento per coprire quelle falle fallimentari di una politica europea e di una politica del Ministero dell'Interno che non dà risposte concrete. Oggettivamente, da Oriente, signor Ministro, si stanno limitando soltanto a penetrare, potendo bucare la parte più debole della nostra difesa. A ciò, si aggiunga quello che accade a Roccella Jonica, dove non credo sia una risposta investire, costruire case per immigrati o accogliere 100 o 150 persone, quando si parla di migliaia di persone che sbarcano. Abbiamo mezzi e fondi, signor Ministro, per far sì che si possano intercettare

questi carichi di umanità che, ovviamente, i criminali del mare vogliono riversare sul nostro territorio. Nel frattempo, a Roccella Jonica bisognerebbe assicurare una dotazione economica vera, perché la popolazione e la cittadinanza è sfiancata; sta affrontando eroicamente una situazione drammatica che, nostro malgrado, viste le premesse, non crediamo possa terminare proprio domani. Allora, questo è un appello che ha fatto anche il presidente della regione, Roberto Occhiuto, un appello che faccio mio, e a lei dico, per suo tramite, di chiedere al Ministro Lamorgese, per una volta, di smetterla di provare indifferenza per la Calabria (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata. Sospendo, a questo punto, la seduta, che riprenderà alle ore 16,15. La seduta è sospesa.

La seduta, sospesa alle 16,05, è ripresa alle 16,15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ANDREA MANDELLI

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 3278-A/R.

PRESIDENTE. Riprendiamo il seguito della discussione del disegno di legge n. 3278 -A/R. Avverto che, a seguito del rinvio deliberato dall'Assemblea, le Commissioni hanno predisposto un nuovo testo, che è pubblicato *online* sul sito Internet della Camera.

Resta inteso che, come da prassi, si intendono ripresentati gli emendamenti già presentati in Assemblea, ove ancora riferibili al nuovo testo approvato dalle Commissioni.

**(Posizione della questione di fiducia
- Articolo unico - A.C. 3278-A/R)**

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire

il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, onorevole Federico D'Inca. Ne ha facoltà.

FEDERICO D'INCA', *Ministro per i Rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, onorevoli deputati, a nome del Governo, autorizzato dal Consiglio dei Ministri, pongo la questione di fiducia sull'approvazione, senza emendamenti, subemendamenti e articoli aggiuntivi, dell'articolo unico del disegno di legge n. 3278-A/R: Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, nel testo approvato dalle Commissioni riunite a seguito del rinvio deliberato dall'Assemblea (*Applausi polemici dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. A seguito della posizione della questione di fiducia, la Conferenza dei presidenti di gruppo è immediatamente convocata presso la Sala della Regina. La seduta è sospesa.

La seduta, sospesa alle 16,20, è ripresa alle 17,55.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di Gruppo, la votazione sulla questione di fiducia posta dal Governo sul disegno di legge n. 3278-A/R - Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia

nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali (*da inviare al Senato – scadenza: 9 novembre 2021*), avrà luogo nella seduta di domani, a partire dalle ore 16.20, con dichiarazioni di voto a partire dalle ore 14.30.

Seguiranno le ulteriori fasi di esame del provvedimento.

Il termine per la presentazione degli ordini del giorno è fissato alle ore 20 di oggi, mercoledì 27 ottobre.

Estraggo, quindi, a sorte il nome del deputato dal quale inizierà la chiama.

(Segue il sorteggio).

La chiama avrà inizio dal deputato Gubitosa.

Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 1° novembre-3 dicembre 2021.

PRESIDENTE. Nell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di Gruppo è stato altresì stabilito, ai sensi dell'articolo 24, comma 2, del Regolamento, il seguente calendario dei lavori per il mese di novembre:

Martedì 2 novembre (ore 18, con eventuale prosecuzione notturna)

Discussione sulle linee generali del disegno di legge S. 2381 – Conversione in legge del decreto-legge 8 settembre 2021, n. 120, recante disposizioni per il contrasto degli incendi boschivi e altre misure urgenti di protezione civile (*ove trasmesso dal Senato – scadenza: 8 novembre 2021*)

Mercoledì 3, (ore 11 – 13.30, 16 -20 e 21 - 24), giovedì 4 novembre (ore 9.30 – 13.30, 15 – 20 e 21 - 24 e nella giornata di venerdì 5 novembre)

Seguito dell'esame del disegno di legge S. 2381 – Conversione in legge del decreto-legge 8 settembre 2021, n. 120, recante disposizioni per il contrasto degli incendi boschivi e altre misure urgenti di protezione civile (*ove trasmesso dal Senato – scadenza: 8 novembre 2021*)

Seguito dell'esame delle mozioni Baldino ed altri n. 1-00520, Valentini ed altri n. 1-00521, Rizzetto ed altri n. 1-00522, Viscomi ed altri n. 1-00523 e Costanzo ed altri n. 1-00527

concernenti iniziative in materia di lavoro agile nelle pubbliche amministrazioni

Seguito dell'esame dei seguenti progetti di legge di ratifica:

Proposta di legge di ratifica n. 2332 – Ratifica ed esecuzione degli emendamenti allo Statuto istitutivo della Corte penale internazionale, ratificato ai sensi della legge 12 luglio 1999, n. 232, adottati a Kampala il 10 e l'11 giugno 2010 (*approvata dal Senato*);

Disegno di legge n. 2656 – Accordo di cooperazione culturale, scientifica e tecnica tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica gabonese, fatto a Roma il 17 maggio 2011 (*approvato dal Senato*);

Disegno di legge n. 2746 – Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Sud Africa sulla cooperazione nel settore della difesa, fatto a Roma il 28 marzo 2017 e a Pretoria il 18 luglio 2017;

Disegno di legge n. 2823 – Accordo quadro fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica argentina sulla collaborazione negli usi pacifici dello spazio extra-atmosferico, fatto a Buenos Aires il 27 febbraio 2019;

Disegno di legge n. 2824 – Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Gibuti sulla cooperazione nel settore della difesa, fatto a Roma il 29 gennaio 2020;

Disegno di legge n. 2858 – Scambio di note di modifica della Convenzione del 19 marzo 1986 per la pesca nelle acque italo-svizzere tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera, fatto a Roma il 10 e il 24 aprile 2017 (*approvato dal Senato*);

Disegno di legge n. 3038 – Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica tunisina sullo sviluppo di una infrastruttura per la trasmissione elettrica finalizzata a massimizzare gli scambi di energia tra l'Europa ed il Nord Africa, fatto a Tunisi il 30 aprile 2019 (*approvato dal Senato*);

Disegno di legge n. 3042 – Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica tunisina in materia di trasporto internazionale su strada di persone e merci, fatto a Roma il 9 febbraio 2017 (*approvato dal Senato*).

Discussione della Relazione della Giunta per le autorizzazioni sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti di Khalid Chaouki (deputato all'epoca dei fatti) (Doc. IV-ter, n. 19-A)

Discussione della Relazione della Giunta per le autorizzazioni sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti della deputata Barbara Saltamartini (Doc. IV-ter, n. 21-A)

Mercoledì 3 novembre (ore 15)

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata

Venerdì 5 novembre (ore 9.30)

Svolgimento di interpellanze urgenti

Lunedì 8 novembre (antimeridiana e pomeridiana con eventuale prosecuzione notturna)

Discussione sulle linee generali del disegno di legge n. 3298 - Conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 2021, n. 132, recante misure urgenti in materia di giustizia e di difesa, nonché proroghe in tema di *referendum*, assegno temporaneo e IRAP (*da inviare al Senato - scadenza: 29 novembre 2021*)

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 1356 e abbinate – Modifiche al testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e altre disposizioni in materia di *status* e funzioni degli amministratori locali, di semplificazione dell'attività amministrativa e di finanza locale

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 2361 e abbinate –

Modifiche all'articolo 12 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, in materia di compensazione dei crediti maturati dalle imprese nei confronti della pubblica amministrazione

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 1813 e abbinata – Misure per contrastare il finanziamento delle imprese produttrici di mine antipersona, di munizioni e submunizioni a grappolo (*approvata dal Senato*)

Martedì 9 novembre (ore 9.30)

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni

Martedì 9 (ore 12 -14.30, 16-20 e 21-24), mercoledì 10 (ore 9.30 – 13.30, 16 – 20 e 21-24), giovedì 11 novembre (ore 9.30 – 13.30, 15 -20 e 21- 24 e nella giornata di venerdì 12 novembre)

Seguito dell'esame del disegno di legge n. 3298 - Conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 2021, n. 132, recante misure urgenti in materia di giustizia e di difesa, nonché proroghe in tema di *referendum*, assegno temporaneo e IRAP (*da inviare al Senato - scadenza: 29 novembre 2021*)

Eventuale seguito dell'esame degli argomenti previsti nella settimana precedente e non conclusi

Seguito dell'esame del disegno di legge n. 2561-A – Deleghe al Governo per il sostegno e la valorizzazione della famiglia

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 1356 e abbinate – Modifiche al testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e altre disposizioni in materia di *status* e funzioni degli amministratori locali, di semplificazione dell'attività amministrativa e di finanza locale

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 2361 e abbinate – Modifiche all'articolo 12 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, in materia di compensazione dei crediti maturati dalle imprese nei confronti della pubblica

amministrazione

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 1813 e abbinata – Misure per contrastare il finanziamento delle imprese produttrici di mine antipersona, di munizioni e submunizioni a grappolo (*approvata dal Senato*)

Seguito dell'esame del Doc. XXII, n. 42-A – Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause dello scoppio della pandemia di COVID-19 e sulla congruità delle misure adottate dagli Stati di origine del virus SARS-CoV-2 per evitarne la propagazione nel mondo

Mercoledì 10 novembre (ore 15)

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata

Venerdì 12 novembre (ore 9.30)

Svolgimento di interpellanze urgenti

Lunedì 15 novembre (ore 10, con votazioni non prima delle ore 14 e con prosecuzione notturna)

Esame del disegno di legge S. 2394 – Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2021, n. 127, recante misure urgenti per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-19 e il rafforzamento del sistema di *screening* (*ove trasmesso dal Senato – scadenza: 20 novembre 2021*)

Martedì 16 (ore 12 -14.30, 16-20 e 21-24), mercoledì 17 (ore 9.30 – 13.30, 16 – 20 e 21 - 24), giovedì 18 novembre (ore 9.30 – 13.30, 15 -20 e 21 - 24 e nella giornata di venerdì 19 novembre)

Seguito dell'esame del disegno di legge S. 2394 – Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 2021, n. 127, recante misure urgenti per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-19 e il rafforzamento del sistema di *screening* (*ove trasmesso dal Senato – scadenza: 20 novembre 2021*)

Eventuale seguito dell'esame degli argomenti previsti nella settimana precedente e

non conclusi

Seguito dell'esame della mozione Cabras ed altri n. 1-00456 concernente iniziative in relazione al caso di Julian Assange

Mercoledì 17 novembre (ore 15)

Svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata

Venerdì 19 novembre (ore 9.30)

Svolgimento delle interpellanze urgenti

Lunedì 22 novembre (antimeridiana e pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna)

Discussione sulle linee generali del disegno di legge S. 2401 - Conversione in legge del decreto-legge 27 settembre 2021, n. 130, recante misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale (*ove trasmesso dal Senato - scadenza: 26 novembre 2021*)

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 2-1418-1586-1655-1875-1888-2982-3101 – Disposizioni in materia di morte volontaria medicalmente assistita

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 243 – Misure per la prevenzione della radicalizzazione e dell'estremismo violento di matrice jihadista

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 196-721-1827 – Disciplina dell'attività di rappresentanza di interessi

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 1782 – Introduzione dell'obbligo di presentazione annuale del certificato penale del casellario giudiziale e del certificato del casellario dei carichi pendenti da parte dei conducenti di mezzi adibiti al trasporto pubblico di persone (*ove concluso dalla Commissione*)

Martedì 23 novembre (ore 9.30)

Svolgimento delle interpellanze e interrogazioni

Martedì 23 (ore 12 -14.30, 16-20 e 21-24), mercoledì 24 (ore 9.30-13.30, 16-20 e 21-24), giovedì 25 novembre (ore 9.30-13.30, 15-20 e 21-24 e nella giornata di venerdì 26 novembre)

Seguito dell'esame del disegno di legge S. 2401 - Conversione in legge del decreto-legge

27 settembre 2021, n. 130, recante misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale (*ove trasmesso dal Senato - scadenza: 26 novembre 2021*)

Eventuale seguito dell'esame degli argomenti previsti per la settimana precedente e non conclusi

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 2-1418-1586-1655-1875-1888-2982-3101 – Disposizioni in materia di morte volontaria medicalmente assistita

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 243 – Misure per la prevenzione della radicalizzazione e dell'estremismo violento di matrice jihadista

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 196-721-1827 – Disciplina dell'attività di rappresentanza di interessi

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 1782 – Introduzione dell'obbligo di presentazione annuale del certificato penale del casellario giudiziale e del certificato del casellario dei carichi pendenti da parte dei conducenti di mezzi adibiti al trasporto pubblico di persone (*ove concluso dalla Commissione*)

Seguito dell'esame delle mozioni Giarrizzo ed altri n. 1-00424, Lollobrigida ed altri n. 1-00466, Capitanio ed altri 1-00467, Bruno Bossio ed altri 1-00468 e Giuliodori ed altri n. 1-00479 in materia di infrastrutture digitali efficienti e sicure per la conservazione e l'utilizzo dei dati della pubblica amministrazione

Mercoledì 24 novembre (ore 15)

Svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata

Venerdì 26 novembre (ore 9.30)

Svolgimento delle interpellanze urgenti

Lunedì 29 novembre (antimeridiana e pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna)

Discussione sulle linee generali del disegno di legge S. 2409 - Conversione in legge del decreto-legge 8 ottobre 2021, n. 139, recante disposizioni urgenti per l'accesso alle attività

culturali, sportive e ricreative, nonché per l'organizzazione di pubbliche amministrazioni e in materia di protezione dei dati personali (*ove trasmesso dal Senato - scadenza: 7 dicembre 2021*)

Discussione sulle linee generali del disegno di legge n. 3208 – Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2021

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 1972 – Interventi per la prevenzione e la lotta contro l'AIDS e le epidemie infettive aventi carattere di emergenza

Discussione sulle linee generali della proposta di legge costituzionale n. 2238 – Modifiche agli articoli 57 e 83 della Costituzione, in materia di base territoriale per l'elezione del Senato della Repubblica e di riduzione del numero dei delegati regionali per l'elezione del Presidente della Repubblica

Discussione sulle linee generali della proposta di legge n. 2372 - Disposizioni per la prevenzione della dispersione scolastica mediante l'introduzione sperimentale delle competenze non cognitive nel metodo didattico

Discussione sulle linee generali della mozione Mugnai ed altri n. 1-00211 concernente iniziative per la prevenzione e la cura delle malattie reumatiche

Discussione sulle linee generali del disegno di legge n. 3289 – Delega al Governo per l'efficienza del processo civile e per la revisione della disciplina degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie e misure urgenti di razionalizzazione dei procedimenti in materia di diritti delle persone e delle famiglie nonché in materia di esecuzione forzata (*approvato dal Senato*) (*ove concluso dalla Commissione*)

Martedì 30 novembre (ore 9.30)

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni

Martedì 30 novembre (ore 12 -14.30, 16-20 e 21-24), mercoledì 1 ° (ore 9.30-13.30, 16-20 e 21-24), giovedì 2 dicembre (ore 9.30-13.30, 15-20 e 21-24 e nella giornata di venerdì 3 dicembre)

Seguito dell'esame del disegno di legge S. 2409 - Conversione in legge del decreto-legge 8 ottobre 2021, n. 139, recante disposizioni urgenti per l'accesso alle attività culturali, sportive e ricreative, nonché per l'organizzazione di pubbliche amministrazioni e in materia di protezione dei dati personali (*ove trasmesso dal Senato – scadenza: 7 dicembre 2021*)

Eventuale seguito dell'esame degli argomenti previsti per la settimana precedente e non conclusi

Seguito dell'esame del disegno di legge n. 3208 – Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti normativi dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2021

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 1972 – Interventi per la prevenzione e la lotta contro l'AIDS e le epidemie infettive aventi carattere di emergenza

Seguito dell'esame della proposta di legge costituzionale n. 2238 – Modifiche agli articoli 57 e 83 della Costituzione, in materia di base territoriale per l'elezione del Senato della Repubblica e di riduzione del numero dei delegati regionali per l'elezione del Presidente della Repubblica

Seguito dell'esame della proposta di legge n. 2372 - Disposizioni per la prevenzione della dispersione scolastica mediante l'introduzione sperimentale delle competenze non cognitive nel metodo didattico

Seguito dell'esame della mozione Mugnai ed altri n. 1-00211 concernente iniziative per la prevenzione e la cura delle malattie reumatiche

Seguito dell'esame del disegno di legge n. 3289 – Delega al Governo per l'efficienza del processo civile e per la revisione della disciplina degli strumenti di risoluzione alternativa delle controversie e misure urgenti di razionalizzazione dei procedimenti in materia di diritti delle persone e delle famiglie nonché in materia di esecuzione forzata (*approvato dal Senato*) (*ove concluso dalla Commissione*)

Mercoledì 1° dicembre (ore 15)

Svolgimento di interrogazioni a risposta

immediata

Venerdì 3 dicembre (ore 9.30)

Svolgimento di interpellanze urgenti

Il Presidente si riserva di inserire nel calendario dei lavori l'esame di ulteriori progetti di legge di ratifica deliberati dalle Commissioni e di ulteriori documenti licenziati dalla Giunta per le autorizzazioni.

L'organizzazione dei tempi per la discussione degli argomenti iscritti nel calendario sarà pubblicata nell'Allegato A al resoconto stenografico della seduta odierna.

L'organizzazione dei tempi per l'esame dei progetti di legge n. 1356 e abb., n. 1813 e abb., n. 2-1418-1586-1655-1875-1888-2982-3101, n. 243, n. 196-721-1827, n. 1782, n. 3208, n. 1972, n. 2238, n. 2372 e n. 3289 sarà definita una volta concluso l'esame in sede referente.

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo, ora, agli interventi di fine seduta. Ha chiesto di parlare l'onorevole Costanzo. Ne ha facoltà, per due minuti.

JESSICA COSTANZO (MISTO-L'A.CÈ). Grazie, Presidente. Sono qui per sollecitare la risposta a un'interrogazione, la n. 5-06397, sul tema del blocco degli sfratti. Questo perché il 7 luglio scorso la Commissione giustizia della Camera aveva dato parere favorevole con osservazioni al decreto-legge n. 73 del 2021, quindi, a uno dei tanti decreti-legge COVID. Però, fra le osservazioni, ce n'era una - la prima, tra l'altro - che riguardava proprio l'introduzione di una disposizione per interrompere la sospensione del blocco degli sfratti. Il sottosegretario, Francesco Paolo Sisto, faceva presente proprio in quell'ambito che era d'accordo con queste osservazioni, in quanto sulla materia annunciava, tra l'altro, che fosse allo studio un intervento normativo d'urgenza. Quindi, visto che i concetti di emergenza e di urgenza in questo Governo sono piuttosto confusi e usati anche a convenienza, perché se l'emergenza è diventata normalità,

in questo caso “d’urgenza”, dopo tre mesi, da luglio ad oggi, non si sa nemmeno verso quale direzione vada l’intervento normativo; in ogni caso, poi, dal 1° gennaio 2022 non sappiamo cosa succederà su questo tema. Torno, quindi, a richiedere il sollecito della risposta all’interrogazione n. 5-06397 del 21 luglio 2021 sul tema del blocco degli sfratti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l’onorevole Braga. Ne ha facoltà.

CHIARA BRAGA (PD). Signor Presidente, desidero ricordare in quest’Aula una figura, quella di Antonio Cederna, che nasceva cento anni fa, il 27 ottobre 1921, a Milano. Antonio Cederna è stato un archeologo, giornalista, urbanista, attivista di associazioni, parlamentare e amministratore pubblico che ha dedicato la propria vita all’impegno per la difesa del patrimonio storico e artistico del nostro Paese, del paesaggio e dell’ambiente. È stata una delle voci più autorevoli dell’ambientalismo italiano, che ha raccontato con la penna di un grande giornalista d’inchiesta le brutture e, per contro, le bellezze ambientali e del paesaggio del nostro Paese, troppo spesso aggredite dalla cementificazione selvaggia e dall’abusivismo edilizio. Storica è la sua battaglia a difesa della via Appia Antica, a Roma. È stato anche un politico che in Parlamento si è occupato di questi temi, anticipando questioni che oggi sono di grande attualità: la tutela del suolo e il rischio che la violenza prodotta dall’azione umana sull’ambiente avrebbe causato disastri e danni. Voglio ricordare alcune parole che scrisse nel 1967 sul *Corriere della Sera*: “La guerra alla natura in Italia continua. I disastri che affliggono periodicamente il nostro Paese, ultimi quelli del novembre scorso, non ci hanno ancora aperto gli occhi sui pericoli che questa guerra comporta”. Signor Presidente, sono parole così attuali che sembrano fotografare quello che in questi giorni, ieri, è avvenuto a Catania, in Sicilia, e che quasi regolarmente avviene in molte aree del nostro Paese, così

fragile e così prezioso. Ricordando la figura di Antonio Cederna, ricordiamo anche l’impegno ad agire per prenderci cura dell’ambiente, per tutelare la natura e per assumere una responsabilità verso le generazioni future.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l’ordine del giorno della prossima seduta.

Giovedì 28 ottobre 2021 - Ore 14,30

1. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. (C. 3278-A/R)

Relatrici: ROTTA, per l’VIII Commissione; PAITA, per la IX Commissione.

La seduta termina alle 18,10.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Licenziato per la stampa alle 19, 35 .

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



18STA0162240