

584.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	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/R)	6
Missioni vevoli nella seduta del 28 ottobre 2021	3		
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissione in sede referente)	3		
Corte dei conti (Trasmissione di documenti).	3		
Documento ministeriale (Trasmissione).....	4		
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	4		
Atti di controllo e di indirizzo.....	5	Ordini del giorno	6

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

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

**Missioni valedoli nella seduta
del 28 ottobre 2021.**

Piera Aiello, Amitrano, Ascani, Ascari, Barelli, Bergamini, Enrico Borghi, Boschi, Braga, Brescia, Brunetta, Cancelleri, Cantalamessa, Carfagna, Casa, Castelli, Maurizio Cattoi, Cavandoli, Cirielli, Colletti, Colucci, Davide Crippa, D'Arrando, D'Inca, D'Uva, Dadone, Delmastro Delle Vedove, Luigi Di Maio, Marco Di Maio, Di Stefano, Dieni, Fassino, Ferro, Gregorio Fontana, Iliaria Fontana, Franceschini, Frusone, Gallinella, Garavaglia, Gava, Gebhard, Gellini, Giachetti, Giacomoni, Giorgetti, Grande, Grimoldi, Guerini, Invernizzi, Lappia, Liuni, Lollobrigida, Loreface, Losacco, Lupi, Macina, Maggioni, Magi, Mandelli, Marattin, Melilli, Molinari, Molteni, Morelli, Mugnai, Mulè, Mura, Nardi, Nesci, Orlando, Paita, Palazzotto, Paolini, Parolo, Pastorino, Patassini, Perantoni, Picchi, Rampelli, Rizzo, Rosato, Rotta, Ruocco, Sasso, Scalfarotto, Schullian, Scoma, Scutellà, Serracchiani, Carlo Sibia, Silli, Sisto, Spadoni, Speranza, Tabacci, Tasso, Tateo, Testamento, Vianello, Vignaroli, Zanettin, Zoffili, Zolezzi.

Annuncio di proposte di legge.

In data 27 ottobre 2021 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge d'iniziativa del deputato:

DE MARIA: « Modifiche alla legge 7 aprile 2014, n. 56, per l'istituzione della giunta metropolitana e in materia di indennità di funzione per l'esercizio della carica di sindaco metropolitano » (3339).

Sarà stampata e distribuita.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge D'ORSO ed altri: « Introduzione degli articoli 5-bis e 12-bis della legge 27 luglio 2000, n. 212, in materia di comunicazioni tra il contribuente e l'amministrazione finanziaria nonché di istanza di autotutela del contribuente » (3253) è stata successivamente sottoscritta dalla deputata Giuliano.

**Assegnazione di un disegno di legge a
Commissione in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, il seguente disegno di legge è assegnato, in sede referente, alla sottoindicata Commissione permanente:

III Commissione (Affari esteri)

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e l'Istituto forestale europeo riguardante lo stabilimento in Italia di un ufficio sulla forestazione urbana, con Allegato, fatto a Helsinki il 15 luglio 2021 » (3318) *Parere delle Commissioni I, II, V, VI, VII, VIII, XI e XIII.*

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Aero Club d'Italia, per l'esercizio 2020, cui sono

allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 471).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio), alla VII Commissione (Cultura) e alla IX Commissione (Trasporti).

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale di previdenza e assistenza per gli psicologi (ENPAP), per l'esercizio 2019, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 472).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla XI Commissione (Lavoro).

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del Fondo agenti spedizionieri e corrieri (FASC), per l'esercizio 2019, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 473).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla XI Commissione (Lavoro).

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale di studi romani, per l'esercizio

2019, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 474).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 26 ottobre 2021, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale di alta matematica Francesco Severi (INdAM), per l'esercizio 2019, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 475).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Trasmissione dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera del 28 ottobre 2021, ha trasmesso la nota relativa all'attuazione data alla mozione FITZGERALD NISSOLI ed altri n. 1/00359, accolta dal Governo ed approvata dall'Assemblea nella seduta del 16 giugno 2021, concernente iniziative di carattere diplomatico volte a salvaguardare l'eredità culturale italiana negli Stati Uniti, con particolare riferimento alla figura di Cristoforo Colombo.

La suddetta nota è a disposizione degli onorevoli deputati presso il Servizio per il Controllo parlamentare ed è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri) competente per materia.

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 27 ottobre 2021, ha trasmesso, in attuazione

del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della direttiva (UE) 2021/555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 marzo 2021, relativa al controllo dell'acquisizione e della detenzione di armi (COM(2021) 647 final), che è assegnata in sede primaria alla I Commissione (Affari costituzionali);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato misto istituito dall'articolo 63, paragrafo 1, dell'accordo euromediterraneo interinale di associazione sugli scambi e la cooperazione tra la Comunità europea, da una parte, e l'Organizzazione per la liberazione della Palestina (OLP) a beneficio dell'Autorità palestinese della Cisgiordania e della Striscia di Gaza, dall'altra (COM(2021) 651 final), corredata dal relativo allegato (COM(2021) 651 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sullo stato del recepimento e dell'attuazione della direttiva (UE) 2019/

633 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, in materia di pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera agricola e alimentare (COM(2021) 652 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite X (Attività produttive) e XIII (Agricoltura);

Proposta di decisione del Consiglio relativa al rinnovo dell'accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra la Comunità europea e la Repubblica federativa del Brasile (COM(2021) 653 final), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sull'attuazione e sull'applicazione degli accordi commerciali dell'Unione europea (COM(2021) 654 final), che è assegnata in sede primaria alla X Commissione (Attività produttive);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Accelerare l'azione europea per il clima verso un futuro verde, equo e prospero – Relazione 2021 sui progressi dell'azione dell'Unione europea per il clima (COM(2021) 960 final), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente).

Atti di controllo e di indirizzo.

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

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/R)

A.C. 3278-A/R – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

in sede di esame 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 e che prevede all'articolo 10 Procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e modalità di accesso ai servizi erogati in rete dalle pubbliche amministrazioni. Il *Recovery Plan* ha già stanziato risorse per gli eventi sismici del centro Italia. Nell'area etnea, colpita dal sisma del 2018, risultano ancora forti criticità sia dal punto di vista della ricostruzione sia dal punto di vista della ripresa delle attività produttive. Il decreto-legge all'esame prevede altresì misure in materia proprio di snellimento delle procedure per la ricostruzione dei Comuni dell'area etnea. Tra l'altro il decreto-legge all'esame prevede nel titolo la messa in

sicurezza, con investimenti, delle infrastrutture. Il provvedimento altresì richiama e fa riferimento, nel preambolo, a precedenti decreti-legge volti alla ricostruzione a seguito di eventi sismici come quelli concernenti l'area etnea;

premessi che:

tra il 2016 ed il 2017 l'Italia centrale è stata colpita da eventi sismici che hanno portato alla dichiarazione dello stato di emergenza con delibera del Consiglio dei ministri del 25 agosto 2016, prorogato al 31 dicembre 2019 la cui gestione straordinaria finalizzata alla ricostruzione è stata prorogata al 31 dicembre 2020 (articolo 1, commi 988, lettera *b*) e 990, della legge di bilancio 2019);

successivamente, l'articolo 57, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 (cosiddetto decreto Agosto) ha prorogato fino al 31 dicembre 2021 lo stato di emergenza e la gestione straordinaria dell'emergenza e che a tal fine il Fondo per le emergenze nazionali è stato incrementato di 300 milioni di euro per l'anno 2021 (articolo 57, comma 1, decreto-legge n. 104 del 2020);

in particolar modo il cosiddetto decreto Agosto ha previsto ancora:

la proroga o il rinnovo, sino all'anno 2021, al fine di completare le attività

finalizzate alla fase di ricostruzione del tessuto urbano, sociale e occupazionale dei territori colpiti dal sisma del 2009 in Abruzzo, dei contratti stipulati dai comuni del cratere sismico, in deroga alla normativa vigente in materia di vincoli alle assunzioni a tempo determinato presso le amministrazioni pubbliche (comma 9);

la proroga fino al 31 dicembre 2021 della dotazione di risorse umane a tempo determinato assegnate a ciascuno degli Uffici speciali per la ricostruzione (si tratta dell'Ufficio speciale per la città dell'Aquila e dell'ufficio speciale per i comuni del cratere), e i contratti a tempo determinato dei medesimi Uffici (comma 10);

la proroga fino al 31 dicembre 2021 della possibilità di avvalersi di personale a tempo determinato per il comune dell'Aquila (comma 11);

ha esteso le agevolazioni, anche di natura tariffaria, previste fino al 31 dicembre 2020, a tutte le utenze situate nei comuni colpiti dal sisma del centro Italia del 2016-2017 e dal sisma di Ischia del 2017;

nel corso di questa legislatura, a favore delle popolazioni dei territori del centro Italia interessati dal sisma verificatosi a far data dal 24 agosto 2016, sono stati adottati ancora altri e diversi provvedimenti agevolativi in materia fiscale e tributaria per venire incontro alle difficoltà di tutti coloro che hanno dovuto sopportare il peso di questi gravi eventi;

nell'area etnea la ricostruzione è rallentata. È opportuno pertanto lo stanziamento di risorse economiche aggiuntive sia per la ricostruzione della medesima area fondamentale sia per il rilancio e lo sviluppo delle attività produttive di un territorio considerato di estrema importanza per il tessuto economico sociale dell'Isola;

l'amministrazione comunale di Catania ha da poco presentato le prime proposte per l'utilizzazione delle risorse «*Recovery Fund*», rispondenti a un quadro di strategia unitaria programmatica con l'Ente Città Metropolitana di Catania e ai criteri

riportati nelle linee guida elaborate dal Governo per la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;

la programmazione proposta attraverso progetti e interventi che devono rispondere all'obiettivo di costruire un'Europa più verde, digitale, inclusiva e resiliente nella prospettiva del post Covid per questo motivo,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di stanziare risorse economiche aggiuntive, rispetto a quelle previste dal *Recovery Plan* per alcuni interventi (ad esempio per il risanamento ambientale della città di Catania) non solo per gli interventi di ricostruzione ma anche per il rilancio delle attività produttive dell'area Etnea gravemente colpita dal sisma del 2018.

9/3278-AR/1. Paxia.

La Camera,

premesso che:

in sede di conversione 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, sono emerse le diverse problematiche ambientali, sanitarie e infrastrutturali connesse al traffico automobilistico all'interno delle aree metropolitane;

l'articolo 8 nel riproporre nuovi incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L, prova a dare una spinta verso la riconversione ecologica del parco veicolare privato;

gli incentivi statali sulle auto elettriche e *plug-in* per l'acquisto di veicoli meno inquinanti con emissioni compresi nella fascia 0-60 grammi di CO₂, previste

per l'Extrabonus ammontano ad oltre 57,5 milioni di euro;

altri 62 miliardi di euro sono previsti per gli interventi sulle infrastrutture e sulla mobilità sostenibile contenuti nel Pnrr; una cifra che fa emergere il ruolo centrale del Mims nell'attuazione di progetti determinanti per il rilancio del Paese, basato sulla sostenibilità economica, sociale e ambientale;

all'articolo 13 sono previste misure specifiche di agevolazioni per i comuni che avviano interventi specifici in materia di mobilità sostenibile;

all'articolo 16 sono inserite disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari al fine di garantire, in via d'urgenza, il ripristino di infrastrutture come il viadotto Polcevera, il Porto di Genova e la ricostruzione delle infrastrutture nei comuni dell'Area etnea e della regione Molise. Le disposizioni sono finalizzate a rendere omogenee le procedure tra le diverse gestioni commissariali;

i progetti si finanziano per 41 miliardi con le risorse europee del programma Next Generation EU (40,7 miliardi) e con quelle del Read Eu (313 milioni), cui si aggiungono risorse nazionali per 21 miliardi di euro, (10,6 miliardi dal Fondo complementare e 10,3 miliardi dallo scostamento di bilancio), tra i progetti da finanziare figura la transizione ecologica della mobilità locale e le infrastrutture pertinentziali;

accanto agli investimenti, sono previste importanti riforme di carattere ordinamentale, necessarie per accelerare la realizzazione delle opere del Pnrr e altri interventi strutturali per migliorare la mobilità urbana;

si tratta di un piano di proporzioni storiche per il nostro Paese, ma anche fortemente innovativo dal punto di vista qualitativo, che mette il benessere delle persone, e il rispetto dell'ambiente al centro di un nuovo modo di concepire le infrastrutture e i sistemi di mobilità, ha dichiarato il Ministro Giovanni, esprimendo la propria soddisfazione per l'approvazione del Pnrr, il Mims si

trova al centro di questo programma di riforma: è stato istituito all'interno del Dicastero un Comitato Pnrr incaricato di seguire ogni fase di realizzazione dei progetti e di valutarne gli effetti in termini occupazionali e di impatto sull'ambiente;

per limitare gli effetti negativi della circolazione delle autovetture private nelle aree urbane la legge n. 122 del 1989 aveva previsto, per le amministrazioni locali, la possibilità di dotarsi di un Piano Parcheggio, riguardante interventi di iniziativa pubblica e privata;

a distanza di 32 anni dall'approvazione della cosiddetta legge « Tognoli », solo il 40/45 per cento delle opere progettate, deliberate e convenzionate sono state completate ciò con gravi ripercussioni sulla mobilità e sulla sosta nelle aree urbane, problematiche ultimamente rese ancor più evidenti poiché, a causa della pandemia da COVID-19, agli esercenti di somministrazione di cibo e bevande è stato concesso, a titolo gratuito, di occupare spazi prima destinati alla sosta delle autovetture: si calcola negli ultimi mesi siano stati collocati su sedime stradale oltre 100 de hors e si siano persi almeno 500 mila posti macchina;

inoltre, le nuove autovetture ibride ed elettriche hanno bisogno di una fonte esterna per l'alimentazione e la rete di superficie è scarsa e insufficiente, ma potrebbe essere implementata con impianti di ricarica nella realizzazione di eventuali Pup,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di nominare ai sensi dell'articolo 11, della legge 23 agosto 1988, n. 400, dei Commissari straordinari *ad acta*, d'intesa con le amministrazioni locali, al fine accelerare la realizzazione degli interventi previsti dalla legge n. 122 del 1989 nelle aree urbane, ove l'impatto della mobilità privata produce evidenti effetti negativi sia sull'inquinamento dell'aria, sulla salute e sulla circolazione.

9/3278-AR/2. Longo.

La Camera,

premessi che:

la crisi economico-finanziaria generata dalla pandemia COVID-19 continua ad avere effetti negativi sul mondo del lavoro portuale, colpito dalla contrazione dei traffici e da consistenti perdite di fatturato;

lo Stato è intervenuto a sostegno di questo settore con il decreto-legge 34 del 19 maggio 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020 introducendo contributi erogati dalle Autorità di Sistema Portuali alle imprese, *ex* articolo 17 ed articolo 16, titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell'articolo 18, comma 7, ultimo periodo della legge n. 84 del 1994 in relazione alle giornate di lavoro prestate in meno rispetto al corrispondente mese del 2019;

tale forma di sostegno è stata prorogata fino al 31 dicembre 2021 dal decreto-legge in oggetto;

si rende indispensabile un'ulteriore proroga dei sostegni ai lavoratori portuali almeno fino al 30 giugno 2022, in considerazione della permanenza di previsioni economiche negative per il settore, ancora legate alla durata degli effetti della pandemia,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi delle norme richiamate in premessa al fine di prevedere nel prossimo provvedimento utile, l'estensione almeno fino alla fine del giugno 2022 dei sostegni al lavoro portuale già previsti dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020 come prorogato dal presente provvedimento e dunque la possibilità per le Autorità di Sistema Portuale di erogare un contributo pari ad euro 90 (per ogni lavoratore) in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese del 2019 in conseguenza delle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID-19.

9/3278-AR/3. Andrea Romano, Gariglio, Pizzetti, Casu, Bruno Bossio, Cantini, Del Basso De Caro.

La Camera,

premessi che:

la crisi economico-finanziaria generata dalla pandemia COVID-19 continua ad avere effetti negativi sul mondo del lavoro portuale, colpito dalla contrazione dei traffici e da consistenti perdite di fatturato;

lo Stato è intervenuto a sostegno di questo settore con il decreto-legge 34 del 19 maggio 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020 introducendo contributi erogati dalle Autorità di Sistema Portuali alle imprese, *ex* articolo 17 ed articolo 16, titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo ai sensi dell'articolo 18, comma 7, ultimo periodo della legge n. 84 del 1994 in relazione alle giornate di lavoro prestate in meno rispetto al corrispondente mese del 2019;

tale forma di sostegno è stata prorogata fino al 31 dicembre 2021 dal decreto-legge in oggetto;

si rende indispensabile un'ulteriore proroga dei sostegni ai lavoratori portuali almeno fino al 30 giugno 2022, in considerazione della permanenza di previsioni economiche negative per il settore, ancora legate alla durata degli effetti della pandemia,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, l'estensione almeno fino alla fine del giugno 2022 dei sostegni al lavoro portuale già previsti dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020 come prorogato dal presente provvedimento e dunque la possibilità per le Autorità di Sistema Portuale di erogare un contributo pari ad euro 90 (per ogni lavoratore) in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese del 2019 in conseguenza delle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID-19.

9/3278-AR/3. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Andrea Romano, Gari-

glio, Pizzetti, Casu, Bruno Bossio, Cantini, Del Basso De Caro.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame ha inserito norme che ridefiniscono la missione di Anas Spa;

tali norme autorizzano la costituzione di una nuova società per svolgere l'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione. La nuova società è interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze ed è qualificata come *in house*, essendo quindi sottoposta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Anas gestisce ad oggi circa 32 mila chilometri di strade e autostrade: in particolare la rete comprende più di 1.300 chilometri di autostrade e raccordi autostradali non a pedaggio in gestione diretta;

tra le autostrade segnaliamo: Autostrada del Mediterraneo, A2 Diramazione Napoli; A2 Diramazione Reggio Calabria, A18 Diramazione di Catania, Palermo-Catania, Diramazione per via Giafar, Palermo-Mazara del Vallo, Alcamo-Trapani, Diramazione per Birgi, Diramazione per Punta Raisi, Raccordo per via Belgio, Grande Raccordo Anulare di Roma; Roma-Aeroporto di Fiumicino; Catania-Siracusa; Sistiana-Rabuiese;

tra i raccordi autostradali indichiamo: Avellino, Siena-Firenze, Reggio Calabria, Scalo Sicignano-Potenza, Bettolle-Perugia, Ferrara-Porto Garibaldi, Benevento, Torino-Aeroporto di Caselle, Ascoli-Porto d'Ascoli, Chieti — Pescara, A/4 — Trieste, A/4 — Trieste — Diramazione per Ferneti, Tangenziale Ovest di Catania;

a questi vanno aggiunte le strade a quattro corsie finanziate e non ancora completate come la Siena-Grosseto;

negli anni scorsi è stata già ventilata la possibilità di mettere a pedaggio alcune strade a quattro corsie e raccordi autostra-

dali per i quali non era previsto alcun pagamento;

le norme sopracitate potrebbero quindi essere preliminari all'introduzione di pedaggi su alcune strade a quattro corsie e raccordi autostradali già realizzati o interamente finanziati con risorse pubbliche;

l'introduzione del pedaggio si ripercuoterebbe inevitabilmente sui pendolari e sulle aziende presenti in tali territori che utilizzano queste strade frequentemente, anche a causa di una viabilità alternativa spesso non presente o non adeguata;

è necessario chiarire che la norma autorizza la costituzione di una nuova società per svolgere l'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione non prefiguri l'introduzione di pedaggio su strade, gestite da Anas, già completate o interamente finanziate,

impegna il Governo

a non inserire il pedaggio nei tratti stradali della rete viaria gestita da Anas già completati o interamente finanziati con risorse pubbliche.

9/3278-AR/4. Sani.

La Camera,

premessi che:

i prodotti agroalimentari tradizionali (oltre 5 mila) rappresentano eccellenze territoriali che caratterizzano moltissime realtà del nostro Paese;

sono riconosciuti, promossi e tutelati attraverso certificazioni di origine europee e nazionale;

tali prodotti hanno contribuito a sostenere, in questi anni, lo sviluppo del turismo enogastronomico, e conseguentemente portato benefici, non solo al complessivo comparto agroalimentare, ma al sistema ricettivo, turistico, economico ed occupazionale territoriale;

secondo recenti indagini nonostante la pandemia l'interesse verso il turismo

enogastronomico è aumentato in Italia, negli ultimi anni. Se prima del Covid era importante nella scelta della meta di viaggio per il 59 per cento degli italiani, nel 2021 il dato è arrivato al 71 per cento e riguarda tutte le generazioni;

il turismo del gusto è da tempo una voce importante dell'economia nazionale. Il più consolidato è l'enoturismo, che, rivela il Rapporto sul turismo del vino, vanta 15 milioni di presenze e genera 2,65 miliardi di euro di fatturato annuo. In crescita appaiono le « *food experience* », per cui nel 2020 gli italiani, secondo l'Osservatorio Turismo Nomisma/Unicredit, hanno speso 354 milioni di euro, soprattutto partecipando a tour a tema o visitando aziende agricole;

il 92 per cento delle produzioni tipiche nazionali nasce nei comuni italiani con meno di cinquemila abitanti, una schiera piccola nelle dimensioni ma che comunque rappresenta il 69,7 per cento dei 7.977 comuni italiani;

appare quindi opportuno promuovere una cartellonistica stradale efficace per informare e veicolare tali produzioni, che caratterizza spesso arterie stradali secondarie e lontane dai flussi di traffico maggiori;

valutato che:

nel provvedimento in oggetto « 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 » sono presenti norme relative al Codice della strada;

la cartellonistica stradale viene normata dall'articolo 39 del Codice della strada « Segnali verticali » (decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285) e successivamente dal regolamento di attuazione Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente

della Repubblica 16 dicembre 1992 numero 495), all'articolo 131 « Regolamento di attuazione – Segnali di località e localizzazione »);

tale articolo 131 non prevede che ad oggi possano essere inseriti pannelli aggiuntivi al segnale di inizio di territorio comunale;

sarebbe invece opportuno, per le finalità espresse in precedenza, derogare a tale articolo e permettere ai Comuni di poter installare un pannello aggiuntivo, con caratteristiche costruttive omogenee al segnale principale, dove inserire l'indicazione della denominazione di un prodotto agroalimentare tipico del territorio;

tale deroga permetterebbe infatti una maggiore e capillare promozione ed informazione dei prodotti enogastronomici di qualità presenti sul territorio;

tale modifica dovrebbe comunque riguardare l'articolo 131 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 numero 495), e non la fonte primaria (articolo 39 del Codice della strada – decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285): lo stesso articolo 39 non fornisce infatti alcuna indicazione specifica sulla modalità di regolamentazione dei segnali stradali, demandando il tutto ad un apposito regolamento organico e dettagliato,

impegna il Governo

a promuovere la modifica dell'articolo 131 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 numero 495) al fine di potere permettere ai comuni di poter installare, al segnale di inizio di territorio comunale, un pannello aggiuntivo, con caratteristiche costruttive omogenee al segnale principale, dove inserire l'indicazione della denominazione di un prodotto agroalimentare tipico del territorio.

9/3278-AR/5. Cenni.

La Camera,

premessi che:

i prodotti agroalimentari tradizionali (oltre 5 mila) rappresentano eccellenze territoriali che caratterizzano moltissime realtà del nostro Paese;

sono riconosciuti, promossi e tutelati attraverso certificazioni di origine europee e nazionale;

tali prodotti hanno contribuito a sostenere, in questi anni, lo sviluppo del turismo enogastronomico, e conseguentemente portato benefici, non solo al complessivo comparto agroalimentare, ma al sistema ricettivo, turistico, economico ed occupazionale territoriale;

secondo recenti indagini nonostante la pandemia l'interesse verso il turismo enogastronomico è aumentato in Italia, negli ultimi anni. Se prima del Covid era importante nella scelta della meta di viaggio per il 59 per cento degli italiani, nel 2021 il dato è arrivato al 71 per cento e riguarda tutte le generazioni;

il turismo del gusto è da tempo una voce importante dell'economia nazionale. Il più consolidato è l'enoturismo, che, rivela il Rapporto sul turismo del vino, vanta 15 milioni di presenze e genera 2,65 miliardi di euro di fatturato annuo. In crescita appaiono le « *food experience* », per cui nel 2020 gli italiani, secondo l'Osservatorio Turismo Nomisma/Unicredit, hanno speso 354 milioni di euro, soprattutto partecipando a tour a tema o visitando aziende agricole;

il 92 per cento delle produzioni tipiche nazionali nasce nei comuni italiani con meno di cinquemila abitanti, una schiera piccola nelle dimensioni ma che comunque rappresenta il 69,7 per cento dei 7.977 comuni italiani;

appare quindi opportuno promuovere una cartellonistica stradale efficace per informare e veicolare tali produzioni, che caratterizza spesso arterie stradali secondarie e lontane dai flussi di traffico maggiori;

valutato che:

nel provvedimento in oggetto « 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 » sono presenti norme relative al Codice della strada;

la cartellonistica stradale viene normata dall'articolo 39 del Codice della strada « Segnali verticali » (decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285) e successivamente dal regolamento di attuazione Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 numero 495), all'articolo 131 « Regolamento di attuazione – Segnali di località e localizzazione »);

tale articolo 131 non prevede che ad oggi possano essere inseriti pannelli aggiuntivi al segnale di inizio di territorio comunale;

sarebbe invece opportuno, per le finalità espresse in precedenza, derogare a tale articolo e permettere ai Comuni di poter installare un pannello aggiuntivo, con caratteristiche costruttive omogenee al segnale principale, dove inserire l'indicazione della denominazione di un prodotto agroalimentare tipico del territorio;

tale deroga permetterebbe infatti una maggiore e capillare promozione ed informazione dei prodotti enogastronomici di qualità presenti sul territorio;

tale modifica dovrebbe comunque riguardare l'articolo 131 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 numero 495), e non la fonte primaria (articolo 39 del Codice della strada – decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285): lo stesso articolo 39 non fornisce infatti alcuna indicazione specifica sulla modalità di regolamenta-

zione dei segnali stradali, demandando il tutto ad un apposito regolamento organico e dettagliato,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di modificare l'articolo 131 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 numero 495) al fine di potere permettere ai comuni di poter installare, al segnale di inizio di territorio comunale, un pannello aggiuntivo, con caratteristiche costruttive omogenee al segnale principale, dove inserire l'indicazione della denominazione di un prodotto agroalimentare tipico del territorio.

9/3278-AR/5. (Testo modificato nel corso della seduta) Cenni.

La Camera,

premesso che:

in sede di esame 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 sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

l'articolo 1 reca disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti, andando a modificare in più parti il Codice della Strada;

nel cosiddetto decreto-legge semplificazione n. 76 del 2020 sono state modificate diverse disposizioni previste proprio dal menzionato Codice. In particolare, è stato modificato anche l'articolo 180 comma 4 al fine di estendere ai mezzi con facoltà di acquisto in *leasing*, la possibilità che la carta di circolazione sia sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo;

la facoltà prevista dall'articolo 180, comma 4 Codice della Strada consiste nell'autenticazione della fotocopia del documento di circolazione tramite produzione di una copia conforme del documento (*ex* decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000); al fine di sostituire l'originale presente a bordo del veicolo, con una fotocopia autenticata del medesimo documento di circolazione,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di prevedere, nel primo provvedimento utile, l'estensione della suddetta facoltà anche al locatario in *leasing* al fine di rendere concretamente attuabile la disposizione prevista dall'articolo 180 comma 4 dal punto di vista meramente pratico ed operativo.

9/3278-AR/6. Bruno Bossio.

La Camera,

premesso che:

il decreto in conversione del 10 settembre 2021, n. 121, reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, ed è riconducibile, sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria della promozione di interventi per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, anche in riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza;

la regione Siciliana, nonostante la presenza di quattro scali aeroportuali, sconta un'atavica situazione di isolamento infrastrutturale che ne determina stagnazione economica, ostacoli alla crescita e allo sviluppo, e difficoltà nei collegamenti con la terra ferma;

la provincia di Agrigento, in particolare, manca di un'apposita infrastruttura aeroportuale in quanto gli aeroporti più vicini sono quelli di Palermo, distante ben 105.8 chilometri, e quello di Catania 132.8 chilometri;

non diversa appare la situazione della rete ferroviaria Palermo-Agrigento-

Porto Empedocle che, dopo decenni di progetti per garantire l'investimento di nuove risorse sul territorio e velocizzare la viabilità ferroviaria, continua a viaggiare su di un unico binario, classificandosi tra le dieci peggiori linee ferroviarie d'Italia. Pochi treni, in ritardo e troppo lenti con un tempo di percorrenza di circa un'ora e 55 minuti e con appena 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea lunga 137 chilometri ed elettrificata dagli anni '90;

con due emendamenti a mia prima firma, presentati in sede referente alle Commissioni Riunite VIII Ambiente e IX Trasporti, e successivamente respinti durante l'esame del provvedimento, avevo proposto di intervenire in tal senso, ovvero, da una parte di avviare un capillare progetto di sviluppo della rete ferroviaria nazionale e realizzare il raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, dall'altra di stanziare 30 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per la costruzione dell'aeroporto civile di Agrigento;

si tratta di due importanti opere di interesse nazionale, oltre che regionale, e che l'avvio di tali progetti risulta assolutamente indispensabile e non più procrastinabile,

impegna il Governo

a velocizzare la viabilità ferroviaria della linea Palermo-Agrigento-Porto Empedocle, raddoppiando la rete di collegamento, superando l'obsoleto binario unico, e a stanziare per il prossimo triennio tutte le risorse economiche necessarie alla costruzione dell'aeroporto Civile di Agrigento, garantendo che parte dei soldi del Pnrr vengano così spesi sulla provincia storicamente più isolata e meno collegata dell'intera nazione.

9/3278-AR/7. Sodano.

La Camera,

premessi che:

il decreto in conversione del 10 settembre 2021, n. 121, reca disposizioni ur-

genti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, ed è riconducibile, sulla base del preambolo, alla *ratio* unitaria della promozione di interventi per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, anche in riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza;

la regione Siciliana, nonostante la presenza di quattro scali aeroportuali, sconta un'atavica situazione di isolamento infrastrutturale che ne determina stagnazione economica, ostacoli alla crescita e allo sviluppo, e difficoltà nei collegamenti con la terra ferma;

la provincia di Agrigento, in particolare, manca di un'apposita infrastruttura aeroportuale in quanto gli aeroporti più vicini sono quelli di Palermo, distante ben 105.8 chilometri, e quello di Catania 132.8 chilometri;

non diversa appare la situazione della rete ferroviaria Palermo-Agrigento-Porto Empedocle che, dopo decenni di progetti per garantire l'investimento di nuove risorse sul territorio e velocizzare la viabilità ferroviaria, continua a viaggiare su di un unico binario, classificandosi tra le dieci peggiori linee ferroviarie d'Italia. Pochi treni, in ritardo e troppo lenti con un tempo di percorrenza di circa un'ora e 55 minuti e con appena 12 le coppie di treni che quotidianamente percorrono la linea lunga 137 chilometri ed elettrificata dagli anni '90;

con due emendamenti a mia prima firma, presentati in sede referente alle Commissioni Riunite VIII Ambiente e IX Trasporti, e successivamente respinti durante l'esame del provvedimento, avevo proposto di intervenire in tal senso, ovvero, da una parte di avviare un capillare progetto di sviluppo della rete ferroviaria nazionale e realizzare il raddoppio della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, dall'altra di stanziare 30 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 per la costruzione dell'aeroporto civile di Agrigento;

si tratta di due importanti opere di interesse nazionale, oltre che regionale, e

che l'avvio di tali progetti risulta assolutamente indispensabile e non più procrastinabile,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di velocizzare la viabilità ferroviaria della linea Palermo-Agrigento-Porto Empedocle, raddoppiando la rete di collegamento, superando l'obsoleto binario unico, e a stanziare per il prossimo triennio tutte le risorse economiche necessarie alla costruzione dell'aeroporto Civile di Agrigento, garantendo che parte dei soldi del Pnrr vengano così spesi sulla provincia storicamente più isolata e meno collegata dell'intera nazione.

9/3278-AR/7. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Sodano.

La Camera,

premesso che:

in sede di 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 dei Ministeri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, si sono evidenziati numerose problematiche relative alla classificazione delle strade, in maniera particolare per quelle della regione Siciliana;

risale al 1778 la costruzione delle prime strade in Italia, oggi definite e regolamentate dal Codice della Strada che, sulla base delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, ne individua 3 principali tipologie: l'autostrada, la strada extraurbana e la strada urbana;

in Sicilia il governo borbonico, a partire dal 1830, diede inizio alla costruzione delle prime strade per esigenze militari, realizzando quelle che furono defi-

nite le « regie trazzere »: la prima partiva da Palermo, passando dai centri abitati di Castrogiovanni (Enna) e Catania, per giungere fino a Messina;

nel corso degli anni ne vennero costruite tante altre, tutte con le medesime caratteristiche: sentieri larghi 37,68 metri (corrispondente all'antica misura di 18 canne e 2 palmi) a fondo naturale e ricoperte di manto erboso per consentire la trasmigrazione del bestiame durante la transumanza, oltre a garantire lo spostamento delle soldatesche;

già demanio pubblico dello Stato, le regie trazzere venivano assegnate al demanio pubblico della regione in forza dell'articolo 32 dello Statuto siciliano; la tutela del patrimonio trazzerale venne affidata ad un'apposita istituzione governativa regionale conosciuta come « Ufficio Tecnico Speciale per le Regie trazzere » che, oggi, dipende dall'Assessorato regionale per l'Agricoltura;

con l'avvento dell'automobile, le regie trazzere vennero trasformate in strade rotabili assimilabili alle attuali strade extraurbane: percorsi che si snodano fuori dai centri abitati, mettendo in comunicazione le varie città; la loro ampiezza si era già ridotta enormemente perché i proprietari dei terreni ne avevano assorbito, poco alla volta, grandi porzioni;

con proprio decreto n. 2161 del 30 dicembre 1938-XVII « Determinazione dei diritti e degli emolumenti spettanti al personale addetto al servizio del demanio armentizio per l'esecuzione delle formalità relative alla legittimazione e vendita dei suoli tratturali e trazzerali » — convertito successivamente nella legge 2 giugno 1939-XVII, n. 739 — il Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste aveva disposto la rilevazione della consistenza e della delimitazione di ciò che era rimasto delle regie trazzere: venne ordinata la reintegra del Demanio Pubblico Armentizio depauperato, con l'obbligo degli occupanti abusivi di legittimare le rispettive quote di terreno usurpato. La legittimazione è stata eseguita attraverso liquidazioni conciliative, qualcuna delle quali

probabilmente si trova ancora in corso di definizione;

come sopra detto, gran parte delle trazzere regie rimaste venne trasformata dallo Stato in strade rotabili e la gestione fu affidata ad un ente appositamente creato denominato « A.N.A.S. » – Azienda Nazionale Autonoma Strade: alcune di queste strade statali ricadenti nel territorio dell'isola sono la S.S. 115 per Trapani e Agrigento, la S.S. 119 per Palermo e la S.S. « Sud Occidentale Sicula » che collega la città di Campobello con la provincia di Agrigento;

secondo quanto comunicato dalla regione siciliana, la normativa applicabile alle regie trazzere risulta essere molto risalente nel tempo: il Real Dispaccio del 9 maggio 1799 e il Real Ordine del 24 marzo 1811 – depositati presso gli Archivi di Stato – definiscono l'estensione delle trazzere: con il decreto del 27 giugno 1820, il Re Ferdinando I emanava un regolamento per la classificazione e dimensione delle strade; il decreto reale del 10 agosto 1824 disponeva che « sono dichiarate strade regie quelle che dalla capitale vanno a Messina, Catania, Girgenti, Siracusa e Trapani »,

impegna il Governo

a valutare – di concerto con la regione siciliana – l'opportunità di promuovere azioni volte a individuare in modo univoco la fonte normativa utile a determinare le dimensioni delle regie trazzere, in considerazione della ormai obsoleta classificazione e non più attuale indicazione della loro estensione.

9/3278-AR/8. Lombardo.

La Camera,

premesso che:

in sede di 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 dei 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, si sono evidenziati numerose problematiche relative alla classificazione delle strade, in maniera particolare per quelle della regione Siciliana;

risale al 1778 la costruzione delle prime strade in Italia, oggi definite e regolamentate dal Codice della Strada che, sulla base delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, ne individua 3 principali tipologie: l'autostrada, la strada extraurbana e la strada urbana;

in Sicilia il governo borbonico, a partire dal 1830, diede inizio alla costruzione delle prime strade per esigenze militari, realizzando quelle che furono definite le « regie trazzere »: la prima partiva da Palermo, passando dai centri abitati di Castrogiovanni (Enna) e Catania, per giungere fino a Messina;

nel corso degli anni ne vennero costruite tante altre, tutte con le medesime caratteristiche: sentieri larghi 37,68 metri (corrispondente all'antica misura di 18 canne e 2 palmi) a fondo naturale e ricoperte di manto erboso per consentire la trasmigrazione del bestiame durante la transumanza, oltre a garantire lo spostamento delle soldatesche;

già demanio pubblico dello Stato, le regie trazzere venivano assegnate al demanio pubblico della regione in forza dell'articolo 32 dello Statuto siciliano; la tutela del patrimonio trazzerale venne affidata ad un'apposita istituzione governativa regionale conosciuta come « Ufficio Tecnico Speciale per le Regie trazzere » che, oggi, dipende dall'Assessorato regionale per l'Agricoltura;

con l'avvento dell'automobile, le regie trazzere vennero trasformate in strade rotabili assimilabili alle attuali strade extraurbane: percorsi che si snodano fuori dai centri abitati, mettendo in comunicazione le varie città; la loro ampiezza si era già ridotta enormemente perché i proprietari dei terreni ne avevano assorbito, poco alla volta, grandi porzioni;

con proprio decreto n. 2161 del 30 dicembre 1938-XVII « Determinazione dei diritti e degli emolumenti spettanti al personale addetto al servizio del demanio armentizio per l'esecuzione delle formalità relative alla legittimazione e vendita dei suoli tratturali e trazzerali » — convertito successivamente nella legge 2 giugno 1939-XVII, n. 739 — il Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste aveva disposto la rilevazione della consistenza e della delimitazione di ciò che era rimasto delle regie trazzere: venne ordinata la reintegra del Demanio Pubblico Armentizio depauperato, con l'obbligo degli occupanti abusivi di legittimare le rispettive quote di terreno usurpato. La legittimazione è stata eseguita attraverso liquidazioni conciliative, qualcuna delle quali probabilmente si trova ancora in corso di definizione;

come sopra detto, gran parte delle trazzere regie rimaste venne trasformata dallo Stato in strade rotabili e la gestione fu affidata ad un ente appositamente creato denominato « A.N.A.S. » — Azienda Nazionale Autonoma Strade: alcune di queste strade statali ricadenti nel territorio dell'isola sono la S.S. 115 per Trapani e Agrigento, la S.S. 119 per Palermo e la S.S. « Sud Occidentale Sicula » che collega la città di Campobello con la provincia di Agrigento;

secondo quanto comunicato dalla regione siciliana, la normativa applicabile alle regie trazzere risulta essere molto risalente nel tempo: il Real Dispaccio del 9 maggio 1799 e il Real Ordine del 24 marzo 1811 — depositati presso gli Archivi di Stato — definiscono l'estensione delle trazzere: con il decreto del 27 giugno 1820, il Re Ferdinando I emanava un regolamento per la classificazione e dimensione delle strade; il decreto reale del 10 agosto 1824 disponeva che « sono dichiarate strade regie quelle che dalla capitale vanno a Messina, Catania, Girgenti, Siracusa e Trapani »,

impegna il Governo

a valutare — di concerto con la regione siciliana — l'opportunità di promuovere

azioni volte a individuare in modo univoco le forme normative utili a determinare le dimensioni delle regie trazzere.

9/3278-AR/8. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Lombardo.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in usarne reca 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;

in particolare, il comma 1 dell'articolo 13 estende ad alcuni comuni specificamente elencati e compresi nelle Isole minori del Centro-Nord Italia la possibilità di ricorrere alle agevolazioni previste in base all'istituto denominato Resto al Sud, volto a promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali, ad esclusione del commercio, e libero professionali nei territori ricadenti in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e nelle aree del cratere sismico del Centro Italia;

secondo i dati di Invitalia, alla data del 1° agosto 2021, a 3 anni circa dall'effettiva entrata in vigore dell'istituto, su 1,250 miliardi di euro a disposizione, sono state approvate richieste per il 38° o della dotazione, per 9.247 iniziative finanziate e 34.500 posti di lavoro creati;

pur apprezzando l'intendimento del legislatore, è necessario approfondire le criticità già ora esistenti: è evidente che aver approvato solo il 38 per cento delle richieste implica una difficoltà a predisporre proposte utili da parte dei candidati, che quindi andrebbero supportati meglio o un'eccessiva complessità delle procedure burocratiche per accedere alla misura;

« Resto al sud » è un sostegno all'imprenditoria, una misura importante che

oggi, alla luce dei rallentamenti causati dal perdurare dell'emergenza pandemica, richiede correttivi per facilitarne l'accesso e, in particolare, l'allocazione di appositi finanziamenti per evitare che l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, del provvedimento in esame distolga risorse dai territori meridionali, a cui era rivolto originariamente,

impegna il Governo:

a stanziare, anche in occasione della prossima legge di bilancio, adeguate risorse per l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, del decreto in esame;

a inserire tra le attività finanziabili dai bandi « Resto al Sud » anche il settore commercio, con riferimento ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 metri quadrati;

a rivedere la procedura per l'accesso al beneficio « Resto al sud », potenziando il supporto ai candidati e semplificando l'iter burocratico.

9/3278-AR/9. Giovanni Russo, Ferro, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in usarne reca 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;

in particolare, il comma 1 dell'articolo 13 estende ad alcuni comuni specificamente elencati e compresi nelle Isole minori del Centro-Nord Italia la possibilità di ricorrere alle agevolazioni previste in base all'istituto denominato Resto al Sud, volto a promuovere lo sviluppo di nuove attività imprenditoriali, ad esclusione del commercio, e libero professionali nei ter-

ritori ricadenti in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e nelle aree del cratere sismico del Centro Italia;

secondo i dati di Invitalia, alla data del 1° agosto 2021, a 3 anni circa dall'effettiva entrata in vigore dell'istituto, su 1,250 miliardi di euro a disposizione, sono state approvate richieste per il 38° o della dotazione, per 9.247 iniziative finanziate e 34.500 posti di lavoro creati;

pur apprezzando l'intendimento del legislatore, è necessario approfondire le criticità già ora esistenti: è evidente che aver approvato solo il 38 per cento delle richieste implica una difficoltà a predisporre proposte utili da parte dei candidati, che quindi andrebbero supportati meglio o un'eccessiva complessità delle procedure burocratiche per accedere alla misura;

« Resto al sud » è un sostegno all'imprenditoria, una misura importante che oggi, alla luce dei rallentamenti causati dal perdurare dell'emergenza pandemica, richiede correttivi per facilitarne l'accesso e, in particolare, l'allocazione di appositi finanziamenti per evitare che l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, del provvedimento in esame distolga risorse dai territori meridionali, a cui era rivolto originariamente,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di stanziare, anche in occasione della prossima legge di bilancio, adeguate risorse per l'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 13, comma 1, del decreto in esame;

a valutare l'opportunità di inserire tra le attività finanziabili dai bandi « Resto al Sud » anche il settore commercio, con riferimento ai progetti che prevedano aperture di esercizi di vicinato e medie superfici fino a 500 metri quadrati;

a valutare l'opportunità di rivedere la procedura per l'accesso al beneficio « Resto al sud », potenziando il supporto ai candidati e semplificando l'iter burocratico.

9/3278-AR/9. (Testo modificato nel corso della seduta) Giovanni Russo, Ferro, Zucconi, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca 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;

in particolare, l'articolo 11 interviene in materia di sostegno all'internazionalizzazione delle imprese, rifinanziando la componente prestiti e contributi del Fondo 394/81: una misura annunciata nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), su cui la Commissione UE ha richiesto degli interventi di sostegno normativo;

L'attuale scenario economico, sempre più globalizzato e fortemente competitivo, ha portato le imprese ed in particolare modo le piccole e medie imprese, a trasformare il loro modello competitivo e le relative strategie aziendali, per poter sopravvivere alla concorrenza delle produzioni a basso costo degli altri paesi: si è resa necessaria una diversificazione oltre la semplice produzione, al fine di individuare e valorizzare delle capacità distintive;

come le grandi aziende, anche le piccole e medie imprese hanno dovuto attivare dei meccanismi di rete, aprendosi alla collaborazione con altre imprese per fare massa critica e ottenere i benefici delle economie di scala e di obiettivi, come dimostrano i dati di Infocamere: a fine 2019, erano presenti sul territorio nazionale 34.911 imprese raggruppate in 5.900 contratti di rete;

agevolare queste forme di aggregazione si presenta, quindi, come una scelta importante al fine di migliorare il mercato e l'avanzamento dei settori, rispondendo alla frammentazione delle imprese ed alla proliferazione del « lavoro povero »;

è necessario, pertanto, rivolgere la nostra attenzione al raggruppamento denominato « Rete di impresa » se vogliamo

che l'Italia affronti con successo la concorrenza internazionale, soprattutto di quei Paesi che hanno bassi livelli salariali e sistemi di *welfare* inesistenti,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine di estendere le disposizioni di cui all'articolo 11 del provvedimento in esame alle Reti di imprese di cui all'articolo 42 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

9/3278-AR/10. Lucaselli, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge 3278-A di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021 n. 121 recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza e delle infrastrutture dei trasporti della circolazione stradale per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prevede che all'articolo 15:

si introducano, opportunamente, i criteri della specificità insulare che devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1 comma 690 legge 30 dicembre 2020 n. 178;

si è già provveduto a svolgere la valutazione e gli adempimenti prescritti dalla norma in argomento. Pertanto, i costi della condizione di insularità per la regione siciliana devono ritenersi ormai definiti,

impegna il Governo

ad individuare e prevedere, già dalla prossima legge di bilancio, uno specifico stanziamento per compensare i costi della condizione di insularità della regione siciliana già determinati in 6.000.000.000 euro annui a carico dei cittadini e delle imprese siciliane.

9/3278-AR/11. Bartolozzi.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge 3278-A di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021 n. 121 recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza e delle infrastrutture dei trasporti della circolazione stradale per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili prevede che all'articolo 15:

si introducano, opportunamente, i criteri della specificità insulare che devono tener conto di quanto previsto dall'articolo 1 comma 690 legge 30 dicembre 2020 n. 178;

si è già provveduto a svolgere la valutazione e gli adempimenti prescritti dalla norma in argomento. Pertanto, i costi della condizione di insularità per la regione siciliana devono ritenersi ormai definiti,

impegna il Governo

ad individuare, già nella prossima legge di bilancio, uno specifico stanziamento per compensare i costi della condizione di insularità della regione siciliana compatibilmente con gli equilibri di finanza pubblica.

9/3278-AR/11. (Testo modificato nel corso della seduta) Bartolozzi.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca 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 corso della fase emendativa legata alla conversione in legge del testo sono state integrate componenti fortemente di-

sarmoniche con la *ratio* generale del provvedimento;

l'articolo 1 al comma 6-*sexies*, aggiunto mediante intervento emendativo, prescrive a tutti i soggetti responsabili per la progettazione ed esecuzione delle opere infrastrutturali autostradali, stradali o ferroviarie l'obbligo di prevedere apposite infrastrutture per il passaggio della fauna selvatica;

la verifica d'impatto regolatorio (*Vir*), disciplinata dall'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, consiste nella valutazione del raggiungimento delle finalità di uno o più atti normativi, nonché nella stima degli effetti prodotti su cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni, ed ha la finalità quindi di fornire, a seguito dell'introduzione di una norma, informazioni sulla sua efficacia, nonché sull'impatto concretamente prodotto sui destinatari, anche al fine di valutare possibili revisioni della regolazione in vigore;

sebbene le collegate disposizioni di cui all'articolo 1, commi da 6-*sexies* a 6-*novies* non prevedano nuovi ed ulteriori oneri a carico delle finanze pubbliche, è evidente che ne deriverà un onere gestionale ed economico non indifferente per tutti i soggetti responsabili per la progettazione e l'esecuzione di opere infrastrutturali, i quali sono già gravemente colpiti dalla spirale inflattiva che sta colpendo energia e materie prime;

stante questo scenario e le relative difficoltà vissute da cittadini ed imprese, sarebbe più appropriato rivolgere lo sforzo normativo dello Stato verso temi di più stretta attinenza,

impegna il Governo

a disporre, con la massima urgenza, una verifica dell'impatto regolatorio (*Vir*) della disposizione di cui all'articolo 1, comma 6-*sexies* del testo in esame, in modo da poter stimare i maggiori costi ed oneri in capo ai soggetti interessati dalla norma medesima.

9/3278-AR/12. Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca 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 territorio della Valle Stura, in provincia di Cuneo, circa 1.000 autoarticolati ad alto tonnellaggio, cosiddetti Tir, attraversano il centro storico di alcuni comuni montani situati nella valle, causando enormi disagi all’interno dei comuni medesimi, provocando spesso il danneggiamento dei veicoli cittadini nonché delle città stesse, patrimonio storico nazionale;

questo ha comportato, secondo alcuni rilievi, ad un peggioramento della qualità dell’aria nel territorio, ai livelli di aree urbane come Torino, nonché ad un vero e proprio tracollo del mercato immobiliare sul territorio ed altre difficoltà di carattere logistico ormai quasi permanente;

la provincia di Cuneo riveste, in termini di logistica, una rilevanza strategica data la sua vicinanza alla Repubblica francese, ma le infrastrutture stradali, come la citata S.S. 21 necessitano di forti interventi manutentivi e di potenziamento;

tenendo conto che la S.S. 21 collega il Piemonte sud-ovest con lo snodo autostradale di Gap (in Provenza, Francia), permettendo poi un ulteriore collegamento fino alla Spagna, tramite il Colle della Maddalena, attraversando i Comuni di Demonte e Aisone, nonché di Vinadio;

in ottica sistemica, il Ponte dell’Olla, sistemicamente parte dell’attraversamento della Maddalena, che costituisce l’unico passaggio per l’ingresso e l’uscita della Valle Stura;

come noto, la struttura è stato progettato, concepito e realizzato in un’epoca

storica in cui vi era prevalentemente un transito di carri e piccole autovetture, non con un passaggio giornaliero di oltre 1.000 autoarticolati;

come naturale conseguenza di un tale livello di carico sopportato dall’infrastruttura, sono ormai evidenti da anni segnali di peggioramento statico delle condizioni strutturali del ponte, aggravati da numerose segnalazioni di cedimenti e crolli legati alla struttura, tali per cui l’intervento manutentivo pianificato da ANAS, di risanamento conservativo, appare insufficiente a rispondere alle criticità dell’infrastruttura e del nuovo carico a cui questa si trova sottoposta;

tra le altre criticità relative alla S.S. 21, la relativa viabilità è gravemente soggetta a peggioramenti nel caso di precipitazioni nevose, con conseguenti blocco del traffico e dell’intero tracciato stradale, rendendo necessaria anche la predisposizione di appositi paravalanghe;

per questo motivo, il Consiglio di amministrazione di ANAS ha approvato nel 2008 il progetto per una variante alla Strada Statale 21, organizzato in tre lotti di cui il primo (Variante di Demonte) era inserito nel contratto di programma ANAS 2007-2011, con previsione di appaltabilità nel 2009;

l’opera ha visto successiva riconferma nel contratto di programma MIT-ANAS 2016-2020, incassando il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 39 del 21 giugno 2018, a cui è seguito l’avvio della procedura di valutazione d’impatto ambientale (Via) con avviso pubblico;

nonostante le varie conferme ricevute, l’opera ad oggi è ancora ferma, in quanto in data 27 settembre 2019 ha ricevuto il parere tecnico istruttorio negativo da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, con riferimento a possibili interferenze tra la realizzazione di una galleria di esodo sotto la « Collina del Podio » e la conservazione dei presunti resti del « Forte della Consolata », mettendo in stallo l’intera opera;

in data 25 novembre 2019, come noto, ANAS ha richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri di dirimere la controversia tra i Ministeri competenti, in modo da pervenire alla realizzazione del progetto;

l'attuale Presidente della regione Piemonte ed il relativo assessore regionale ai trasporti hanno incontrato le autorità di ANAS, la quale ha confermato di essere pronta a dare inizio ai lavori di costruzione della variante, la quale è peraltro già finanziata;

i disagi provocati dal traffico pesante nell'area sono ormai insostenibili per il territorio, anche con eventuale pregiudizio agli edifici storici di tutti i comuni del territorio, attraversati quotidianamente da un numero potenzialmente ingestibile di autoarticolati, che procedono con difficoltà tra i portici medievali, danneggiando continuamente gli edifici prospicienti la strada, producendo un impressionante volume di inquinamento acustico ed ambientale, mettendo in profonda crisi i cittadini;

le forti ondate di maltempo che hanno colpito il nord-ovest italiano a inizio ottobre 2020, la cosiddetta Tempesta Alex/Brigitte, ha messo in evidenza le debolezze infrastrutturali del territorio confinante con la Francia, con il collasso del valico internazionale al Colle di Tenda e del ponte romanico sulla RD 6204, tra l'abitato di Tenda e Saint-Dalmas, al confine con l'Italia;

i pesanti eventi alluvionali hanno difatti isolato buona parte del territorio al confine con la Repubblica francese, rendendo evidenti le difficoltà che l'intera provincia di Cuneo e buona parte delle sue valli possono vivere in assenza di più ampie ed idonee progettualità infrastrutturali;

nel 2014 è stato archiviato il progetto di creazione di un'infrastruttura autostradale atta a collegare Cuneo a Nizza, mediante un traforo sotto le Alpi, il traforo del Mercantour, naturale prolungamento della Asti-Cuneo, come avvenuto per il traforo del Fréjus;

il predetto traforo, in visione anche delle attività di chiusura manutentiva del

traforo del Monte Bianco, acquisisce una rilevante dimensione strategica per scaricare il traffico accumulato dalla chiusura dell'infrastruttura;

il progetto trova origine in un'intesa del 1989 tra l'allora Ministero dei lavori pubblici italiano e l'omologo francese, col fine di incrementare le vie di collegamento tra Italia e Francia, anche in modo da ridurre anche i carichi ed il traffico stradale passante per il tunnel del Tenda, antico e fragile;

date le risorse economiche e progettuali di cui al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), nonché i recenti interventi di semplificazione normativa di cui anche al testo in oggetto e le criticità sin qui delineate ed esposte anche tramite inchieste giornalistiche a mezzo stampa, la contingenza attuale appare l'unica possibile in cui dare il via ad una nuova stagione di ricostruzione infrastrutturale al servizio del territorio, in prospettiva sia di rilancio economico del Piemonte e della provincia di Cuneo che di vero e proprio supporto alle aree interne, montane e rurali,

impegna il Governo:

ad assumere tutte le misure necessarie per dirimere le controversie tra Ministeri in modo da garantire la realizzazione della Variante di Demonte e di tutti gli altri relativi lotti progettuali di potenziamento della Strada Statale 21, nonché valutare, nell'ambito del provvedimento in oggetto ed alla luce delle evidenze di cui in premessa:

a) la predisposizione di studi di fattibilità ed ipotesi progettuali al fine di pervenire alla realizzazione del traforo del Mercantour, sulla scorta delle progettualità ed esperienze già elaborate negli anni;

b) la realizzazione di un potenziamento e raddoppiamento del Ponte dell'Olla, nonché la realizzazione di studi di fattibilità per ulteriori snodi viari in modo da incrementare l'intermodalità del territorio e ridurre i profili di rischio legati ad eventi alluvionali o cedimenti infrastrutturali;

c) un generico potenziamento della Strada Statale 21 e messa in sicurezza della tratta anche tramite l'installazione di paravalanghe, in luce anche del crescente traffico di autoarticolati da trasporto merci ad alto tonnellaggio (Tir), come esposto in premessa.

9/3278-AR/**13**. Ciaburro, Caretta.

La Camera,

premessi che:

il testo in esame reca 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 territorio della Valle Stura, in provincia di Cuneo, circa 1.000 autoarticolati ad alto tonnellaggio, cosiddetti Tir, attraversano il centro storico di alcuni comuni montani situati nella valle, causando enormi disagi all'interno dei comuni medesimi, provocando spesso il danneggiamento dei veicoli cittadini nonché delle città stesse, patrimonio storico nazionale;

questo ha comportato, secondo alcuni rilievi, ad un peggioramento della qualità dell'aria nel territorio, ai livelli di aree urbane come Torino, nonché ad un vero e proprio tracollo del mercato immobiliare sul territorio ed altre difficoltà di carattere logistico ormai quasi permanente;

la provincia di Cuneo riveste, in termini di logistica, una rilevanza strategica data la sua vicinanza alla Repubblica francese, ma le infrastrutture stradali, come la citata S.S. 21 necessitano di forti interventi manutentivi e di potenziamento;

tenendo conto che la S.S. 21 collega il Piemonte sud-ovest con lo snodo autostradale di Gap (in Provenza, Francia), permettendo poi un ulteriore collegamento fino

alla Spagna, tramite il Colle della Maddalena, attraversando i Comuni di Demonte e Aisone, nonché di Vinadio;

in ottica sistemica, il Ponte dell'Olla, sistemicamente parte dell'attraversamento della Maddalena, che costituisce l'unico passaggio per l'ingresso e l'uscita della Valle Stura;

come noto, la struttura è stato progettato, concepito e realizzato in un'epoca storica in cui vi era prevalentemente un transito di carri e piccole autovetture, non con un passaggio giornaliero di oltre 1.000 autoarticolati;

come naturale conseguenza di un tale livello di carico sopportato dall'infrastruttura, sono ormai evidenti da anni segnali di peggioramento statico delle condizioni strutturali del ponte, aggravati da numerose segnalazioni di cedimenti e crolli legati alla struttura, tali per cui l'intervento manutentivo pianificato da ANAS, di risanamento conservativo, appare insufficiente a rispondere alle criticità dell'infrastruttura e del nuovo carico a cui questa si trova sottoposta;

tra le altre criticità relative alla S.S. 21, la relativa viabilità è gravemente soggetta a peggioramenti nel caso di precipitazioni nevose, con conseguenti blocco del traffico e dell'intero tracciato stradale, rendendo necessaria anche la predisposizione di appositi paravalanghe;

per questo motivo, il Consiglio di amministrazione di ANAS ha approvato nel 2008 il progetto per una variante alla Strada Statale 21, organizzato in tre lotti di cui il primo (Variante di Demonte) era inserito nel contratto di programma ANAS 2007-2011, con previsione di appaltabilità nel 2009;

l'opera ha visto successiva riconferma nel contratto di programma MIT-ANAS 2016-2020, incassando il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 39 del 21 giugno 2018, a cui è seguito l'avvio della procedura di valutazione d'impatto ambientale (Via) con avviso pubblico;

nonostante le varie conferme ricevute, l'opera ad oggi è ancora ferma, in quanto in data 27 settembre 2019 ha ricevuto il parere tecnico istruttorio negativo da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, con riferimento a possibili interferenze tra la realizzazione di una galleria di esodo sotto la « Collina del Podio » e la conservazione dei presunti resti del « Forte della Consolata », mettendo in stallo l'intera opera;

in data 25 novembre 2019, come noto, ANAS ha richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri di dirimere la controversia tra i Ministeri competenti, in modo da pervenire alla realizzazione del progetto;

l'attuale Presidente della regione Piemonte ed il relativo assessore regionale ai trasporti hanno incontrato le autorità di ANAS, la quale ha confermato di essere pronta a dare inizio ai lavori di costruzione della variante, la quale è peraltro già finanziata;

i disagi provocati dal traffico pesante nell'area sono ormai insostenibili per il territorio, anche con eventuale pregiudizio agli edifici storici di tutti i comuni del territorio, attraversati quotidianamente da un numero potenzialmente ingestibile di autoarticolati, che procedono con difficoltà tra i portici medievali, danneggiando continuamente gli edifici prospicienti la strada, producendo un impressionante volume di inquinamento acustico ed ambientale, mettendo in profonda crisi i cittadini;

le forti ondate di maltempo che hanno colpito il nord-ovest italiano a inizio ottobre 2020, la cosiddetta Tempesta Alex/Brigitte, ha messo in evidenza le debolezze infrastrutturali del territorio confinante con la Francia, con il collasso del valico internazionale al Colle di Tenda e del ponte romanico sulla RD 6204, tra l'abitato di Tenda e Saint-Dalmas, al confine con l'Italia;

i pesanti eventi alluvionali hanno difatti isolato buona parte del territorio al confine con la Repubblica francese, rendendo evidenti le difficoltà che l'intera pro-

vincia di Cuneo e buona parte delle sue valli possono vivere in assenza di più ampie ed idonee progettualità infrastrutturali;

nel 2014 è stato archiviato il progetto di creazione di un'infrastruttura autostradale atta a collegare Cuneo a Nizza, mediante un traforo sotto le Alpi, il traforo del Mercantour, naturale prolungamento della Asti-Cuneo, come avvenuto per il traforo del Fréjus;

il predetto traforo, in visione anche delle attività di chiusura manutentiva del traforo del Monte Bianco, acquisisce una rilevante dimensione strategica per scaricare il traffico accumulato dalla chiusura dell'infrastruttura;

il progetto trova origine in un'intesa del 1989 tra l'allora Ministero dei lavori pubblici italiano e l'omologo francese, col fine di incrementare le vie di collegamento tra Italia e Francia, anche in modo da ridurre anche i carichi ed il traffico stradale passante per il tunnel del Tenda, antico e fragile;

date le risorse economiche e progettuali di cui al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), nonché i recenti interventi di semplificazione normativa di cui anche al testo in oggetto e le criticità sin qui delineate ed esposte anche tramite inchieste giornalistiche a mezzo stampa, la contingenza attuale appare l'unica possibile in cui dare il via ad una nuova stagione di ricostruzione infrastrutturale al servizio del territorio, in prospettiva sia di rilancio economico del Piemonte e della provincia di Cuneo che di vero e proprio supporto alle aree interne, montane e rurali,

impegna il Governo:

ad assumere tutte le misure necessarie per addivenire a soluzioni condivise tra Ministeri in modo da garantire la realizzazione della Variante di Demonte e di tutti gli altri relativi lotti progettuali di potenziamento della Strada Statale 21, nonché valutare, nell'ambito del provvedimento in oggetto ed alla luce delle evidenze di cui in premessa:

a) la predisposizione di studi di fattibilità ed ipotesi progettuali al fine di per-

venire alla realizzazione del traforo del Mercantour, sulla scorta delle progettualità ed esperienze già elaborate negli anni;

b) la realizzazione di un potenziamento e raddoppiamento del Ponte dell'Olla, nonché la realizzazione di studi di fattibilità per ulteriori snodi viari in modo da incrementare l'intermodalità del territorio e ridurre i profili di rischio legati ad eventi alluvionali o cedimenti infrastrutturali;

c) un generico potenziamento della Strada Statale 21 e messa in sicurezza della tratta anche tramite l'installazione di paravalanghe, in luce anche del crescente traffico di autoarticolati da trasporto merci ad alto tonnellaggio (Tir), come esposto in premessa.

9/3278-AR/**13**. (Testo modificato nel corso della seduta) Ciaburro, Caretta.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca 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;

diversi articoli recano disposizioni a supporto dei comuni del Mezzogiorno, dalla misura agevolativa « Resto al Sud », a nuove previsioni di legge in materia di protezione civile nelle isole minori o a favore degli interventi di ricostruzione previsti nei comuni della città metropolitana di Catania e della provincia di Campobasso, interessati dagli eventi sismici del 2018;

proprio la città di Catania e tutta la parte orientale della Sicilia sono, purtroppo, flagellate da giorni da condizioni meteorologiche senza precedenti per violenza e intensità con immagini drammatiche che raccontano una tragedia in corso:

allagamenti, case sgomberate, straripamento di fiumi e, purtroppo, vittime;

la regione ha subito attivato le procedure per la richiesta dello stato di emergenza, ma nei prossimi giorni questa ondata anomala e straordinaria di maltempo e le sue gravissime conseguenze meriteranno un altrettanto straordinaria risposta della politica nazionale;

i cambiamenti climatici, la fragilità del nostro territorio e la condizione di dissesto, causata spesso dall'intervento dell'uomo, sono fattori che, combinati, possono avere, e lo stiamo constatando anche in queste ore, effetti micidiali;

l'azione di difesa del territorio, anche se condotta in modo capillare, non può bastare per un clima che si è velocemente tropicalizzato e gli interventi « ordinari » nulla possono se in poche ore si registra la stessa quantità di pioggia che cade, di solito, in sei mesi;

senza interventi straordinari, che solo l'Unione europea può mettere in campo, ci ritroveremo periodicamente a contare danni e, purtroppo, altre vittime,

impegna il Governo:

a stanziare tempestivamente le risorse necessarie a far fronte al grave stato di calamità naturale che sta flagellando la parte orientale della Sicilia e, in particolare, la città e l'area metropolitana di Catania;

a nominare il Presidente della regione Sicilia Commissario straordinario;

ad attivarsi, presso le competenti sedi europee per l'adozione di interventi straordinari contro il dissesto idrogeologico.

9/3278-AR/**14**. Varchi, Bucalo.

La Camera,

premesso che:

la Sicilia orientale da domenica 24 ottobre è alle prese con una imponente ondata di maltempo, di forte violenza e

intensità, evento erroneamente definito eccezionale perché sempre più frequentemente si verificano perturbazioni di uguale, temibile, portata in quella stessa area;

in particolare in questi ultimi due giorni la città di Catania e tutta la sua provincia è stata la più flagellata con un tragico bilancio di due vittime, la pioggia intensa ha provocato ingenti danni alla viabilità, allagando piazze, trasformato le vie in fiumi in piena, con vetture letteralmente sommerse, inondati negozi, case e scantinati;

ogni attività, su disposizione del sindaco, è stata chiusa e la popolazione è stata invitata a non uscire da casa se non per giustificate ed impellenti necessità, e persino le udienze in Tribunale sono state sospese;

la Piana di Catania è ridotta a un grande lago e i danni sono incalcolabili, irraggiungibili le aziende agricole letteralmente sommerse, colpite le colture di ortaggi, gli agrumeti, alberi sradicati dalla furia dell'acqua, muri crollati, recinzioni divelte;

è di tutta evidenza che le mutate condizioni del clima, che hanno trasformato eventi meteorologici eccezionali a cadenza pluridecennale in eventi frequenti che si manifestano anche più volte l'anno, richiedono per questi territori un ulteriore sforzo e una progettazione che non sia solo di tipo emergenziale ma nuove infrastrutture;

tenuto conto che il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, vista l'urgenza di garantire sicurezza e futuro ai comuni colpiti da tale evento calamitoso,

impegna il Governo:

a prevedere

un fondo straordinario destinato all'erogazione di contributi in favore dei co-

muni colpiti dal grave nubifragio verificatosi da domenica 24 ottobre 2021;

interventi urgenti per sopperire alle carenze della dotazione infrastrutturale sussistenti in ciascun territorio interessato dall'evento calamitoso;

inoltre a valutare l'opportunità di prevedere nel primo provvedimento utile:

un contributo a fondo perduto per tutte le imprese del settore agricolo che operano nel perimetro dell'area colpita dal nubifragio;

il riconoscimento di un contributo anche sotto forma di credito d'imposta cedibile per il ripristino di tutte le attività commerciali interessate dall'alluvione;

la disattivazione degli accertamenti in base all'Isa per l'anno 2021 per eventi calamitosi.

9/3278-AR/**15**. Bucalo, Varchi, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che;

l'articolo 7 del provvedimento in esame autorizza, nell'ambito delle politiche *post-Brexit*, la prosecuzione dei collegamenti tra lo scalo di Milano Linate e gli aeroporti del Regno Unito, a condizione di reciprocità, sino al 30 ottobre 2022;

un'altra questione rilevante legata al *post-Brexit* e al settore del trasporto aereo riguarda la definizione delle tariffe aeroportuali applicabili dagli aeroporti italiani per i voli tra Italia e Regno Unito;

occorre ricordare che in Italia l'articolo 17-ter del decreto-legge n. 22 del 2019 ha consentito, ai fini dell'applicazione dei diritti aeroportuali d'imbarco dei passeggeri su voli internazionali, ai passeggeri imbarcati presso gli scali nazionali su voli con destinazione un aeroporto del Regno Unito di essere equiparati ai passeggeri imbarcati su voli aventi con destinazione un aeroporto della UE, a condizioni di reciprocità fino alla data di entrata in vigore dell'accordo sugli scambi commer-

ciali e la cooperazione tra l'Unione europea ed il Regno Unito del 24 dicembre 2020;

i diritti di imbarco sono dovuti direttamente dal vettore, che poi se ne rivale nei confronti del passeggero in sede di vendita del biglietto di viaggio;

i diritti di imbarco applicati ai passeggeri con destinazione extra UE sono più alti di quelli applicati ai passeggeri con destinazione UE. A titolo di esempio, in base a quanto indicato nel *dossier* del Servizio studi della Camera proprio relativo al decreto-legge n. 22 del 2019, gli Aeroporti di Roma applicano una tariffa di 17,10 euro per passeggero sui voli domestici e UE e di 27,58 euro per i voli extra UE. Gli Aeroporti di Milano prevedono una tariffa di 14,88 euro per i voli domestici e UE e di 17,85 euro per i voli extra UE;

come indicato dall'Autorità di regolazione dei trasporti nel Rapporto annuale 2021 al Parlamento, l'accordo sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea ed il Regno Unito del 24 dicembre 2020 (Articolo 15, commi 2 e 3) dispone che essi debbano essere orientati ai costi comprensivi della remunerazione del capitale ed essere equi, ragionevoli e non discriminatori;

risulta dallo stesso Rapporto dell'Autorità che nell'anno in corso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili stia compiendo valutazioni in merito all'opportunità di adottare un provvedimento legislativo volto ad equiparare i diritti aeroportuali dovuti sui voli Italia-Regno Unito a quelli applicati ai voli intra-UE;

a differenza dell'Italia, altri Stati membri della UE — quali Spagna, Francia e Portogallo — hanno adottato misure volte a sterilizzare l'aumento delle tariffe per le destinazioni nel Regno Unito e in alcuni casi a equiparare il Regno Unito ai Paesi EU per quanto riguarda le tariffe aeroportuali;

in assenza di interventi, ci troveremmo quindi in una situazione di svantaggio nei confronti di Paesi mediterranei a

vocazione turistica in vista della prossima stagione estiva nello stesso Regno Unito i diritti aeroportuali sui voli domestici sono equiparati a quelli sui voli verso l'Unione europea, quindi una misura analoga da parte italiana si inserirebbe nel concetto di reciprocità,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di equiparare i diritti aeroportuali dovuti sui voli Italia-Regno Unito a quelli applicati ai voli intra-UE, estendendo l'efficacia dell'articolo 17-ter del decreto-legge n. 22/2019 o introducendo una nuova norma, al fine di evitare un aggravio di costi a carico gli utenti e impatti negativi sui volumi di traffico aereo tra Italia e Regno Unito, ancor più a fronte delle iniziative assunte da altri importanti Stati membri della UE finalizzati proprio a stimolare i viaggi con il Regno Unito.

9/3278-AR/16. Pizzetti.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni relative alla trasparenza ed alla pubblicità nello svolgimento delle procedure negoziate di cui al decreto-legge n. 77 del 2021, per l'affidamento degli interventi del PNRR, del PNC, nonché dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea;

in particolare, l'articolo 16-ter modifica l'articolo 48, comma 3, del decreto-legge n. 77 del 2021, prevedendo che, per le procedure predette, al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti internet istituzionali, e che la pubblicazione in questione non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta;

occorre superare le criticità connesse all'assenza di garanzie di pubblicità,

trasparenza e rotazione, nello svolgimento delle procedure negoziate di cui al decreto-legge n. 77 del 2021, per l'affidamento degli interventi del PNRR, del PNC, nonché dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea;

è necessario, in tal senso, consentire la più ampia partecipazione degli operatori economici, nonché rendere possibile il ricorso all'istituto dei raggruppamenti temporanei d'impresa — sulla falsariga di quanto già previsto dal decreto-legge n. 76 del 2020, convertito con modificazioni nella legge n. 120 del 2020 — nonché rendere obbligatoria la pubblicazione degli avvisi di indizione delle procedure negoziate, sia sopra che sotto soglia, così da consentire agli operatori adeguatamente qualificati di poter manifestare il proprio interesse ad essere invitati alla procedura,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare interventi normativi che possano ovviare alle criticità descritte in premessa, e garantire agli operatori economici la possibilità di concorrere alle procedure negoziate di cui sopra, nel rispetto della pubblicità, trasparenza e rotazione negli affidamenti.

9/3278-AR/17. Morgoni.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del decreto in esame, modificato e integrato nel corso dell'esame in sede referente, reca norme afferenti ai settori stradale e autostradale e alle infrastrutture idriche;

in particolare, il comma 1 del predetto articolo, differisce il termine di adeguamento delle tariffe autostradali 2020/2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei Piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti. A tal fine, la norma stabilisce che le proposte

di aggiornamento dei piani economico-finanziari (PEF) sono presentate dai concessionari al Concedente entro il 30 marzo 2020 e che l'aggiornamento è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021;

sempre nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto il comma 2-bis che differisce al 31 dicembre 2021 (rispetto al 31 ottobre), al pari delle altre tratte autostradali, la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

si ricorda che la Strada dei Parchi è collocata in un'area ad alta sismicità e che, essendo l'unica infrastruttura in grado di collegare le aree del cratere sismico con il resto del Paese, è stata dichiarata infrastruttura di valore strategico dalla Protezione Civile (legge 228 del 24 dicembre 2012);

per garantire la messa in sicurezza antisismica dell'infrastruttura, è stato nominato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 settembre 2020, ai sensi dell'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con legge 17 luglio 2020 n. 77, un commissario straordinario per la gestione degli interventi urgenti per il ripristino e la messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017;

al fine di accelerare le attività previste dall'articolo 1 comma 183 della legge 24 dicembre 2012 n. 228 e le attività per la messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25, per il loro adeguamento alla normativa tecnica nazionale ed europea al Codice della Strada, occorre che il suddetto Commissario sia dotato di compiti e struttura adeguati agli investimenti previsti;

si ricorda infatti che l'approvazione del PEF della Strada dei Parchi eviterebbe l'aumento delle tariffe e l'avvio dei lavori di manutenzione straordinaria e di adeguamento sismico dell'infrastruttura di valore strategico nazionale con investimenti sti-

mati in 6,5 miliardi, di cui una prima fase di oltre 5,1 miliardi,

impegna il Governo

ad adottare opportune iniziative affinché vengano scongiurati aumenti delle tariffe dei pedaggi fino all'approvazione del PEF di Strada dei Parchi, che consentirebbe di investire sin da subito 5 miliardi per l'avvio dei lavori di manutenzione straordinaria e di adeguamento sismico dell'infrastruttura, e di dotare il Commissario straordinario per la messa in sicurezza antisismica, delle Autostrade A24 e A25 di compiti e strutture adeguati agli investimenti e agli obiettivi previsti.

9/3278-AR/**18**. Pezzopane.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del decreto in esame, modificato e integrato nel corso dell'esame in sede referente, reca norme afferenti ai settori stradale e autostradale e alle infrastrutture idriche;

in particolare, il comma 1 del predetto articolo, differisce il termine di adeguamento delle tariffe autostradali 2020/2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei Piani economici finanziari predisposti in conformità alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti. A tal fine, la norma stabilisce che le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari (PEF) sono presentate dai concessionari al Concedente entro il 30 marzo 2020 e che l'aggiornamento è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2021;

sempre nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto il comma 2-bis che differisce al 31 dicembre 2021 (rispetto al 31 ottobre), al pari delle altre tratte autostradali, la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25;

si ricorda che la Strada dei Parchi è collocata in un'area ad alta sismicità e che, essendo l'unica infrastruttura in grado di collegare le aree del cratere sismico con il resto del Paese, è stata dichiarata infrastruttura di valore strategico dalla Protezione Civile (legge 228 del 24 dicembre 2012);

per garantire la messa in sicurezza antisismica dell'infrastruttura, è stato nominato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 settembre 2020, ai sensi dell'articolo 206 del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, convertito con legge 17 luglio 2020 n. 77, un commissario straordinario per la gestione degli interventi urgenti per il ripristino e la messa in sicurezza delle tratte autostradali A24 e A25 a seguito degli eventi sismici del 2009, 2016 e 2017;

al fine di accelerare le attività previste dall'articolo 1 comma 183 della legge 24 dicembre 2012 n. 228 e le attività per la messa in sicurezza antisismica e il ripristino della funzionalità delle Autostrade A24 e A25, per il loro adeguamento alla normativa tecnica nazionale ed europea al Codice della Strada, occorre che il suddetto Commissario sia dotato di compiti e strutture adeguati agli investimenti previsti;

si ricorda infatti che l'approvazione del PEF della Strada dei Parchi eviterebbe l'aumento delle tariffe e l'avvio dei lavori di manutenzione straordinaria e di adeguamento sismico dell'infrastruttura di valore strategico nazionale con investimenti stimati in 6,5 miliardi, di cui una prima fase di oltre 5,1 miliardi,

impegna il Governo

ad adottare opportune iniziative affinché vengano scongiurati aumenti delle tariffe dei pedaggi fino all'approvazione del PEF di Strada dei Parchi.

9/3278-AR/**18**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Pezzopane.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni relative alla trasparenza ed alla

pubblicità nello svolgimento delle procedure negoziate di cui al decreto-legge n. 77 del 2021, per l'affidamento degli interventi del PNRR, del PNC, nonché dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea;

in particolare, l'articolo 16-ter modifica l'articolo 48, comma 3, del decreto-legge n. 77 del 2021, prevedendo che, per le procedure predette, al solo scopo di assicurare la trasparenza, le stazioni appaltanti danno evidenza dell'avvio delle procedure negoziate di cui al presente comma mediante i rispettivi siti *internet* istituzionali, e che la pubblicazione in questione non costituisce ricorso a invito, avviso o bando di gara a seguito del quale qualsiasi operatore economico può presentare un'offerta;

occorre superare le criticità connesse all'assenza di garanzie di pubblicità, trasparenza e rotazione, nello svolgimento delle procedure negoziate di cui al decreto-legge n. 77 del 2021, per l'affidamento degli interventi del PNRR, del PNC, nonché dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea;

è necessario, in tal senso, consentire la più ampia partecipazione degli operatori economici, nonché rendere possibile il ricorso all'istituto dei raggruppamenti temporanei d'impresa — sulla falsariga di quanto già previsto dal decreto-legge n. 76 del 2020, convertito con modificazioni nella legge n. 120 del 2020 — nonché rendere obbligatoria la pubblicazione degli avvisi di indizione delle procedure negoziate, sia sopra che sotto soglia, così da consentire agli operatori adeguatamente qualificati di poter manifestare il proprio interesse ad essere invitati alla procedura,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare interventi normativi che possano ovviare alle criticità descritte in premessa, e garantire agli operatori economici la possibilità di concorrere alle procedure negoziate di cui

sopra, nel rispetto della pubblicità, trasparenza e rotazione negli affidamenti.

9/3278-AR/19. Foti, Cortelazzo, Fregolent, Terzoni, Mazzetti, Gagliardi.

La Camera,

premesso che:

il decreto in questione prevede, al comma 3 dell'articolo 4, lo stanziamento di 37 milioni di euro in favore dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci, aumentando la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari;

in particolare, sono previsti diversi interventi infrastrutturali per la creazione del terzo scivolo presso l'approdo di Messina-Tremestieri, la riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina e la realizzazione di nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri nel Porto di Villa San Giovanni;

i collegamenti nello Stretto di Messina sono assicurati oggi con traghetti messi a disposizione da vettori privati (Caronte, Tourist e Meridiano Lines) e da RFT (Blufferies), con proprie navi ferroviarie e con mezzi veloci tramite la controllata Blujet che opera in regime di continuità territoriale sotto il controllo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

l'appartenenza dei porti a due regioni differenti e la frammentazione amministrativa del passato non ha facilitato una programmazione condivisa con un progetto unitario di sviluppo. Da ciò ne hanno risentito i passeggeri, il sistema dell'auto-transporto, ma anche i cittadini di Messina e Villa costretti a convivere in maniera disordinata con le operazioni portuali; i collegamenti ferroviari da e per la Sicilia, avvengono tramite il servizio di media e lunga percorrenza, intercity giorno/notte. Sulle reti ferroviarie siciliane circolano due differenti configurazioni di convoglio che seguono la direttrice tirrenica in direzione

Palermo e la direttrice ionica in direzione Siracusa. Una coppia di interciti proveniente da Siracusa e da Palermo viene imbarcata contestualmente a Messina e da Villa S. Giovanni procede come un unico treno e, viceversa, il treno proveniente da Villa S. Giovanni, nella stazione di Messina, viene scomposto e procede separatamente verso le due destinazioni;

il servizio di traghettamento ferroviario è svolto da Rfi nell'ambito degli investimenti stabiliti dal Contratto di Programma (parte investimenti) e secondo un rapporto concessorio a norma dell'articolo 2 del decreto ministeriale n. 138/T ottobre 2000, con il quale veniva garantito « il collegamento via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna », attraverso l'affidamento del servizio alla società concessionaria « Rete ferroviaria italiana S.p.A. », quale si sarebbe fatta carico della gestione e dell'organizzazione del trasporto dei convogli ferroviari nello Stretto di Messina;

le navi utilizzate oggi da Rfi sono traghetti adibiti ad alloggiare i convogli ferroviari, hanno una lunghezza massima intorno ai 130 metri e sono monodirezionali, cioè questi traghetti sono costretti alla manovra di inversione effettuata all'uscita dei porti di Messina e Villa S. Giovanni, operazione che allunga i tempi di attraversamento di circa 10-15 minuti;

ad oggi in Europa esistono tre luoghi in cui viene effettuato il traghettamento di treni per passeggeri: tra la Sicilia e la Calabria, tra la Germania e la Svezia e tra la Danimarca e la Germania. In particolare, l'attraversamento del Fehmambelt (lo Stretto tra Danimarca e Germania) avviene per mezzo di navi traghetto bidirezionali che coprono una distanza di 18 chilometri in 45 minuti;

vista la risoluzione 7-00580, presentata in Commissione Trasporti in merito alla discussione sugli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno e in particolare i punti *c)* e *d)* che recitavano:

c) assicurare una moderna infrastrutturazione dei territori siciliani e cala-

bresi, coinvolti dal flusso di trasporto legato all'attraversamento dello Stretto e favorire l'impiego di mezzi navali veloci, il cui modello di esercizio sia correlato al servizio di trasporto ferroviario da e per la Sicilia, in particolare nelle tratte, andata e ritorno, Messina-Villa San Giovanni e Messina-Reggio Calabria;

d) promuovere iniziative puntuali e rapidamente attuabili per garantire un collegamento moderno ed efficiente tra la Sicilia e la penisola che comprenda la dismissione delle vecchie navi traghetto Bluvia con navi traghetto di ultima generazione di tipo bidirezionale, nonché prevedere l'utilizzo di nuovi treni Av di lunghezza limitata, in modo da rendere agevole e rapida la manovra di imbarco-sbarco, assicurando una vera continuità al trasporto ferroviario su scala interregionale; e la Risoluzione conclusiva di maggioranza 8-00091 approvata nel novembre 2020 che al punto impegnava il Governo a:

f) assicurare una moderna infrastrutturazione dei territori siciliani e calabresi, coinvolti dal flusso di trasporto legato all'attraversamento dello Stretto e favorire il rinnovo e l'impiego di mezzi navali moderni e veloci;

apprezzando gli investimenti contenuti nel presente decreto in conversione sul miglioramento delle infrastrutture per aumentare la capacità di accosto delle navi impegnate nel traghettamento sullo Stretto oltre ai servizi per utenti e pendolari, insieme agli investimenti contenuti nel Pnrr che prevedono la velocizzazione delle manovre di carico e scarico dei treni attraverso reinserimento di batterie sulle locomotive E464 con la conseguente eliminazione della trazione diesel, oltre all'acquisto di 12 nuovi treni AV accoppiabili in configurazione multipla, che permetteranno a questi nuovi convogli;

intervenire sulla riorganizzazione dei servizi di traghettamento attraverso il miglioramento delle infrastrutture a terra, il rinnovo del materiale rotabile e il naviglio utilizzato, permetterebbe, già nel breve periodo ed in attesa di ogni decisione su un

attraversamento stabile dello Stretto che comunque richiederebbe tempi medio-lunghi, di ottenere tempi di attraversamento pienamente accettabili e dare risposte che gli utenti aspettando da tempo,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nell'ambito del nuovo Contratto di Programma, parte investimenti, in via di definizione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete ferroviaria italiana per il periodo 2022-2026, prevedere l'acquisto di nuove navi traghetto bidirezionali (Ro-Ro) con una lunghezza tale da accogliere per intero convogli ferroviari ad alta velocità *standard*, quindi circa 200 metri, già presenti all'interno del porto messinese da parte di operatori privati. L'utilizzo di navi bidirezionali, insieme a convogli ferroviari che non necessitano di manovre di scomposizione e ricomposizione del convoglio e le relative verifiche di frenatura, potrebbero ridurre le attuali due ore necessarie all'attraversamento dello Stretto di oltre un'ora.

9/3278-AR/20. Ficara.

La Camera,

premesso che:

in sede di esame 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 »;

la strada statale 118 Corleonese Agrigentina è una strada che si snoda all'interno della Sicilia e va dallo svincolo sulla strada statale 121 Catanese (Bolognetta) ad Agrigento, attraversando tutta la provincia di Palermo da nord a sud e quella di Agrigento nella stessa direzione;

la strada statale 118 è un grande connettore territoriale sul quale si innescano i collegamenti con tutti i comuni dell'entroterra. In particolare, le zone attraversate dalla strada statale 118 sono aree particolarmente svantaggiate della Regione siciliana e, dunque, occorre intervenire sulle infrastrutture che consentano di raggiungere obiettivi di sviluppo attraverso la valorizzazione delle enormi ricchezze naturalistiche, ambientali, storiche e archeologiche e delle risorse umane e intellettive presenti sul territorio;

a causa della condizioni in cui versa la strada in questione, è evidente la necessità di programmare nel breve, medio e lungo termine gli interventi più radicali di ammodernamento della strada statale 118;

considerato che la Strada Statale n. 118 Corleonese-Agrigentina è una via di collegamento indispensabile e strategica per lo sviluppo dell'area dei Sicani, del Corleonese e della valle del Sosio e che la zona attraversata dalla strada statale 118 è un territorio della Regione siciliana totalmente privo di viabilità e quindi è una strada di fondamentale importanza;

anche le strade provinciali siciliane limitrofe alla strada statale 118 versano in condizioni disastrose e spesso vengono chiuse al traffico causando non pochi disagi per i cittadini;

i lavori di manutenzione sul tratto stradale dal km 18+700 al km 24+650 (L3) della strada statale 118 sono stati già realizzati nel periodo 2007-2011,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, a completamento dell'intera opera di manutenzione dell'arteria stradale, la realizzazione dell'ammodernamento con messa in sicurezza della strada statale n. 118 Corleonese Agrigentina dal chilometro 17.300 (bivio Ficuzza) al chilometro 31.000 (Corleone) comprensivo dei lotti L2 (stralcio), L4 e L5, al fine di restituire ai territori dell'entroterra dell'Agrigentino e del Palermitano un'infrastruttura precondizione di

un nuovo modello di sviluppo sostenibile e agevolare i collegamenti tra i comuni sicani tra di loro e con le grandi infrastrutture dell'isola, verso porti e aeroporti.

9/3278-AR/**21**. Alaimo, Perconti, Chiazese.

La Camera,

premessi che:

in sede di esame 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 »;

l'articolo 15, del decreto in conversione, riconosce i costi dell'insularità che in Sicilia verranno definiti dalla Commissione paritetica;

lo studio « Stima dei costi dell'insularità per la Sicilia », condotto dalla regione Siciliana nel 2021, evidenzia che i costi dei trasporti per i cittadini e per gli operatori economici dei vari settori di attività determinano una riduzione del Pil pari al 6,8 per cento. Un dato molto significativo che sottolinea come l'isola siciliana sia gravata da una penalità quantificabile in sei miliardi di euro all'anno;

gli svantaggi dell'insularità, come già evidenziato, sono causati in particolar modo dalla mancanza di trasporti adeguati, un *deficit* che lo stesso Ministro Giovannini, in sede di audizione nelle Commissioni riunite ambiente e trasporti alla Camera, in tema di attraversamento stabile dello stretto di Messina del 4 agosto 2021, auspica di poter colmare anche mediante l'avvio di misure normative a livello nazionale;

l'area dello stretto di Messina, se adeguatamente sviluppata, in ragione della sua posizione geografica, potrebbe assumere una rilevanza di interesse strategico a

livello nazionale, richiamando investimenti, anche stranieri, per la promozione di attività nel settore della logistica e in ambito turistico;

considerato che: la Commissione europea riconosce gli effetti penalizzanti dell'insularità, intesa come discontinuità territoriale, e considera le regioni interessate meritevoli di azioni politiche capaci di ridurre il *gap* rispetto alle aree continentali;

un potenziamento del settore dei trasporti in Sicilia, con particolare riferimento all'area dello stretto di Messina, necessiterebbe di una gestione unitaria dei servizi di mobilità, in modo da sviluppare una rete programmata e integrata di tutti collegamenti verso il continente,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di costituire quanto prima un'agenzia nazionale di bacino, per la programmazione e gestione della mobilità dello stretto di Messina, in grado di potenziare e mettere in connessione tra loro i collegamenti marittimi con quelli a terra, sia per quanto riguarda il trasporto di passeggeri che il trasporto di merci.

9/3278-AR/**22**. D'Uva.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, 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, nonché ulteriori disposizioni, prevede una molteplicità di interventi finalizzati ad ammodernare il quadro regolatorio in materia di trasporti e della mobilità, semplificando al contempo le procedure legislative che interessano il comparto;

il testo in particolare, prevede misure per favorire la diffusione dei veicoli elettrici destinate a migliorare la qualità della vita e della mobilità dei cittadini, anche al fine di ridurre le emissioni di CO₂

ed abbattere l'inquinamento, nel contesto attuale legato alla transizione ecologica verso una maggiore espansione delle infrastrutture *green*;

in relazione alle suesposte osservazioni, a tal fine si ravvisa la necessità di affiancare alle numerose disposizioni in materia introdotte nel corso della legislatura, misure di coordinamento volte ad assicurare un'adeguata dotazione e una distribuzione uniforme sul territorio nazionale delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, attraverso l'istituzione di una cabina di regia, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, estesa ai rappresentanti del medesimo Dicastero, nonché dell'Associazione nazionale dei comuni italiani e della Conferenza Unificata, al fine di una migliore localizzazione ed effettiva attivazione sul territorio nazionale delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica esistenti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere nel corso dei prossimi provvedimenti legislativi, un intervento normativo volto ad istituire presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, una Cabina di regia delle infrastrutture per la mobilità elettrica, finalizzata a realizzare gli obiettivi esposti in premessa.

9/3278-AR/**23**. Grimaldi, Martinciglio.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, 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, nonché ulteriori disposizioni, prevede una molteplicità di interventi finalizzati ad ammodernare il quadro regolatorio in materia di trasporti e della mobilità, semplificando al contempo le procedure legislative che interessano il comparto;

il testo in particolare, prevede misure per favorire la diffusione dei veicoli elettrici destinate a migliorare la qualità della vita e della mobilità dei cittadini, anche al fine di ridurre le emissioni di CO₂ ed abbattere l'inquinamento, nel contesto attuale legato alla transizione ecologica verso una maggiore espansione delle infrastrutture *green*;

in relazione alle suesposte osservazioni, a tal fine si ravvisa la necessità di affiancare alle numerose disposizioni in materia introdotte nel corso della legislatura, misure di coordinamento volte ad assicurare un'adeguata dotazione e una distribuzione uniforme sul territorio nazionale delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, attraverso l'istituzione di una cabina di regia, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, estesa ai rappresentanti del medesimo Dicastero, nonché dell'Associazione nazionale dei comuni italiani e della Conferenza Unificata, al fine di una migliore localizzazione ed effettiva attivazione sul territorio nazionale delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica esistenti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere nel corso dei prossimi provvedimenti legislativi, un intervento normativo volto a istituire presso il Ministero della transizione ecologica, una Cabina di regia delle infrastrutture per la mobilità elettrica, finalizzata a realizzare gli obiettivi esposti in premessa.

9/3278-AR/**23**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Grimaldi, Martinciglio.

La Camera,

premessi che:

i trattori agricoli, all'esito degli studi condotti dall'INAIL, in una ricerca dal titolo « Gli infortuni mortali in agricoltura del 2018 » sulle modalità dei casi d'infortunio mortale, sono risultati tra le macchine da lavoro che maggiormente causano

incidenti gravi e mortali sul posto di lavoro, pur non superando il numero di « morti bianche » registrate in altri settori tradizionalmente più a rischio, quali il settore edile e quello della cantieristica;

a seguito della modifica dell'articolo 111, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotta con legge 17 dicembre 2012, n. 222, e, successivamente, con il decreto interministeriale del Ministero dei trasporti e del Ministero delle politiche agricole del 20 maggio 2015, è stata disciplinata la revisione dei mezzi agricoli e delle macchine operatrici;

a tali interventi normativi non è seguita, tuttavia, l'emanazione del decreto attuativo previsto dall'articolo 3, comma 5, del decreto interministeriale citato, finalizzato a definire tecnicamente ed attuare nel dettaglio di merito la revisione dei mezzi agricoli e delle macchine operatrici (ivi inclusa la effettiva messa a norma dei trattori *ex* decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81), nonché la disciplina di tutela dei lavoratori e delle lavoratrici del settore;

l'adozione del decreto attuativo, più volte rinviata, è stata da ultimo prevista per il 30 giugno 2021, ma senza seguito;

gli operatori del settore hanno ampiamente sollecitato, attraverso numerosi appelli e istanze, un intervento effettivo e immediato, anche alla luce della tempistica per l'adeguamento delle officine e degli operatori, considerando che occorrerebbero corsi di formazione degli addetti e i riconoscimenti pubblici per le relative revisioni;

la sicurezza sul posto di lavoro è un diritto del lavoratore e della lavoratrice, oltretutto un interesse primario e generale per lo Stato che va a sommarsi alla imprescindibile tutela da assicurare ai cittadini che percorrono le strade del nostro Paese su cui quegli stessi mezzi, non revisionati, continuano a transitare;

l'assenza di un intervento normativo di attuazione espone il nostro Paese a possibili procedure di infrazione per inos-

servanza della Direttiva 2014/45/CE, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (recepita in Italia con decreto ministeriale protocollo n. 214 del 19 maggio 2017),

impegna il Governo

ad emanare, in tempi brevissimi, il decreto attuativo sulla revisione dei mezzi agricoli e delle macchine di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto Interministeriale citato in premessa.

9/3278-AR/**24**. Gallinella, Gagnarli, Maglione.

La Camera,

premessi che:

i trattori agricoli, all'esito degli studi condotti dall'INAIL, in una ricerca dal titolo « Gli infortuni mortali in agricoltura del 2018 » sulle modalità dei casi d'infortunio mortale, sono risultati tra le macchine da lavoro che maggiormente causano incidenti gravi e mortali sul posto di lavoro, pur non superando il numero di « morti bianche » registrate in altri settori tradizionalmente più a rischio, quali il settore edile e quello della cantieristica;

a seguito della modifica dell'articolo 111, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotta con legge 17 dicembre 2012, n. 222, e, successivamente, con il decreto interministeriale del Ministero dei trasporti e del Ministero delle politiche agricole del 20 maggio 2015, è stata disciplinata la revisione dei mezzi agricoli e delle macchine operatrici;

a tali interventi normativi non è seguita, tuttavia, l'emanazione del decreto attuativo previsto dall'articolo 3, comma 5, del decreto interministeriale citato, finalizzato a definire tecnicamente ed attuare nel dettaglio di merito la revisione dei mezzi agricoli e delle macchine operatrici (ivi inclusa la effettiva messa a norma dei trattori *ex* decreto legislativo 9 aprile 2008,

n. 81), nonché la disciplina di tutela dei lavoratori e delle lavoratrici del settore;

l'adozione del decreto attuativo, più volte rinviata, è stata da ultimo prevista per il 30 giugno 2021, ma senza seguito;

gli operatori del settore hanno ampiamente sollecitato, attraverso numerosi appelli e istanze, un intervento effettivo e immediato, anche alla luce della tempistica per l'adeguamento delle officine e degli operatori, considerando che occorrerebbero corsi di formazione degli addetti e i riconoscimenti pubblici per le relative revisioni;

la sicurezza sul posto di lavoro è un diritto del lavoratore e della lavoratrice, oltreché un interesse primario e generale per lo Stato che va a sommarsi alla imprescindibile tutela da assicurare ai cittadini che percorrono le strade del nostro Paese su cui quegli stessi mezzi, non revisionati, continuano a transitare;

l'assenza di un intervento normativo di attuazione espone il nostro Paese a possibili procedure di infrazione per inosservanza della Direttiva 2014/45/CE, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (recepita in Italia con decreto ministeriale protocollo n. 214 del 19 maggio 2017),

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di emanare, in tempi brevissimi, il decreto attuativo sulla revisione dei mezzi agricoli e delle macchine di cui all'articolo 3, comma 5, del decreto Interministeriale citato in premessa.

9/3278-AR/**24**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Gallinella, Gagnarli, Maglione.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 4, modificato durante l'esame in sede referente, reca una serie di innovazioni alle norme del decreto legisla-

tivo n. 53 del 2011 in materia di sicurezza delle navi e contiene alcune disposizioni volte a favorire alcuni investimenti nel settore del trasporto marittimo;

proprio in termini di investimenti non è più procrastinabile intervenire efficacemente per garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti marittimi con le isole minori, che consenta di ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità, e di garantire il pieno diritto all'istruzione e alla continuità didattica degli alunni degli istituti scolastici che ricadono nei comuni delle isole minori;

infatti, si apprende da notizie di cronaca, che moltissime istituzioni scolastiche site nelle piccole isole affrontano quotidianamente molteplici difficoltà di gestione dell'organizzazione didattica e del personale a causa della particolare posizione geografica, che rende gravoso recarsi, e delle cattive condizioni climatiche che rendono, specialmente nei periodi invernali, impossibile raggiungerle per la mancata partenza degli aliscafi di collegamento;

esemplare è il caso delle scuole di Ustica che alla data del 25 ottobre 2021 ancora non riescono a garantire il regolare servizio scolastico a tutti gli ordini di scuola, servizio a singhiozzo e comunque ad orario ridotto,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di porre in essere le più opportune iniziative, anche normative, volte a rispondere efficacemente alle gravi criticità delle istituzioni scolastiche di cui in premessa al fine di garantire il diritto costituzionale all'istruzione degli studenti e delle studentesse residenti nelle isole, anche individuando apposite risorse finanziarie che possano introdurre specifiche agevolazioni tariffarie per il personale scolastico pendolare.

9/3278-AR/**25**. Casa.

La Camera,

premessi che:

diversi sono i mutamenti delle condizioni del traffico veicolare sull'intero ter-

ritorio nazionale che lasciano riflettere, compatibilmente con la disponibilità degli spazi territoriali disponibili sulle singole regioni, sulla necessità di individuare nuove soluzioni di spostamento dei mezzi utilizzati nell'ambito dei settori produttivi del Paese in ossequio alle normative previste in termini di sicurezza stradale;

ai sensi dall'articolo 5 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'articolo 2 della medesima disposizione normativa,

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di adottare disposizioni semplificative in materia di regolamentazione della circolazione volte a:

individuare criteri nazionali di una nuova cartografia degli itinerari percorribili per i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità;

adeguare alle nuove esigenze distributive, la disciplina delle giornate di divieto di circolazione dei mezzi pesanti fuori dai centri abitati, prevedendo la possibilità di introdurre tali divieti nelle giornate festive o feriali, soltanto in presenza di reali motivazioni legate alla sicurezza stradale, da contemperare in ogni caso, come già previsto, oggi dal solo regolamento, con la considerazione degli effetti che tali divieti generano sull'attività di autotrasporto e sul sistema economico e produttivo nel complesso.

9/3278-AR/**26**. Liuzzi, Grippa.

La Camera,

premesso che:

al comma 8 dell'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 è disposto che il Ministro dei trasporti può per singole province individuate con pro-

prio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gomma ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione;

al fine di garantire l'elevata obiettività e qualità dei controlli, gli ispettori dovrebbero essere privi di qualsiasi forma di conflitto di interesse con le imprese di cui al comma 8. Che in tal senso devono essere frequenti le attività di verifica da parte delle figure preposte;

tale nuovo orizzonte sarebbe un notevole cambio di passo nella trasparenza e terzietà degli operatori del settore, condizione necessaria per la credibilità di un esecutivo impegnato nella ricostruzione e nella ripartenza dell'economia del Paese,

impegna il Governo

a definire con apposito provvedimento le modalità di assegnazione degli ispettori alle imprese di cui all'articolo 80, comma 8 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, assicurando il rispetto della loro indipendenza e prevedendo un sistema di incentivazione per il mantenimento delle condizioni e dei requisiti di terzietà degli stessi.

9/3278-AR/**27**. Grippa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure 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;

l'articolo 1 prevede misure urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti;

la legge 21 novembre 2000, n. 342, ha previsto per le vetture ultratrentennali a uso non professionale che per tali veicoli non gravi il bollo auto, inteso come tassa di possesso, ma una tassa di circolazione, dovuta solo se l'automobile è immessa in strade o aree pubbliche;

la legge 23 dicembre 2014, n. 190, ha eliminato il beneficio dell'esenzione dal bollo dei veicoli ultra ventennali ma non tutte le regioni e le province autonome, tuttavia, si sono allineate al legislatore statale, generando una disparità fiscale nelle varie aree del Paese, a fronte di esenzioni, riduzioni e applicazione della tassa ordinaria;

la situazione risulta ulteriormente aggravata in termini di disparità di trattamento, dalla successiva legge 30 dicembre 2018, n. 145 (comma 1048) che dispone per gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico con anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e 29 anni (circa 5 milioni di autoveicoli), se in possesso del certificato di rilevanza storica (CRS) rilasciato dai registri di cui all'articolo 60, comma 4 del codice della strada (decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285), la riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica (riduzione addirittura maggiorata in alcune regioni);

l'insieme delle sopra richiamate norme:

a) concede benefici fiscali ad un numero indefinito di veicoli con una anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e 29 anni, con conseguente perdita di gettito fiscale per le regioni (ad oggi la perdita gettito è stimata in 28 milioni di euro con un aumento di almeno 5 milioni incrementali per ciascun anno);

b) disincentiva il rinnovo del parco circolante, che nel nostro Paese è uno dei più anziani nel panorama dell'Unione europea e su cui il Governo è impegnato con le note misure di incentivazione economica alla rottamazione;

c) non tutela i veicoli effettivamente storici, favorendo al contrario la

circolazione di veicoli vecchi, pericolosi e altamente inquinanti;

la direttiva 2014/45/UE del 3 aprile 2014, relativa ai controlli periodici sui veicoli, conferma la definizione di veicolo storico acquisita a livello europeo, indicando che per tale qualificazione è richiesta, tra l'altro, che il veicolo debba avere una anzianità di almeno 30 anni e debba essere preservato nel suo stato originario;

i veicoli di effettivo interesse e valore storico sono un patrimonio motoristico italiano da tutelare, distinguendoli da quelli semplicemente datati o vecchi, oltre che insicuri e inquinanti;

considerato che:

si rende necessario prevedere un sistema fiscale volto a disincentivare l'utilizzo di veicoli altamente inquinanti e pericolosi per la sicurezza stradale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare idonei provvedimenti normativi volti a prevedere una revisione del sistema delle agevolazioni fiscali per i veicoli ultraventennali e altamente inquinanti, senza valenza storica.

9/3278-AR/**28**. Deiana, Berardini, Bruno Bossio, Rosso, Pella, Gariglio, Nobili.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, contiene una pluralità di disposizioni dal contenuto vario e articolato, riguardanti una serie di interventi dalle diverse finalità in materia di infrastrutture e trasporti, finalizzate a sostenere il sistema-Paese, dagli effetti post COVID-19 legati alla pandemia;

il provvedimento in particolare, prevede rispettivamente all'articolo 1, comma 1 lettera *a)* e all'articolo 8, misure per favorire la diffusione dei veicoli elettrici, che intervengono sia nell'ambito del codice della strada, che degli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, in relazione

alle risorse stabilite dal cosiddetto *extrabonus*;

nell'ambito dei numerosi interventi, introdotti a partire dall'inizio della legislatura, in favore della mobilità sostenibile e della riduzione delle emissioni anidride carbonica (CO₂), per incrementare la diffusione dei veicoli elettrici, sono state al contempo, previste nuove regole per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, le cui installazioni secondo le ultime rilevazioni, appaiono in crescita per l'80 per cento sul suolo pubblico e per il 20 per cento su suolo privato a uso pubblico;

al riguardo, si ravvisa la necessità di integrare alle predette disposizioni, ulteriori misure volte a regolamentare le susposte realizzazioni di infrastrutture in aree riguardanti edifici pubblici e privati, (ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica e su strade private non aperte all'uso pubblico) nell'ambito delle autorizzazioni indicate dai comuni, (in regime di autorizzazione o concessione) al fine di consentirne l'attuazione,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nell'ambito dei prossimi provvedimenti normativi, l'introduzione di una norma *ad hoc*, finalizzata a regolare la realizzazione e la gestione delle infrastrutture di ricarica da provvedimenti amministrativi dei comuni, attraverso la pronta attuazione del Protocollo d'Intesa tra il Ministro dell'interno, il Ministro dello sviluppo economico e l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI), sottoscritto lo scorso 31 marzo 2021, in modo da assicurare regole uniformi su tutto il territorio nazionale, nonché le procedure e gli adempimenti amministrativi rapidi e semplificati per la realizzazione di punti e stazioni di ricarica di veicoli elettrici.

9/3278-AR/29. Martinciglio.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in titolo reca
« Disposizioni urgenti in materia di investi-

menti 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 »;

l'articolo 7, comma 2 del provvedimento, intervenendo sulla disciplina dell'amministrazione straordinaria dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società aerea italiana Spa e alle altre società dello stesso gruppo, modifica la disciplina della cessione di beni e compendi aziendali anche diversi da rami di azienda;

considerato che:

la liquidazione della società Alitalia ha determinato un forte impatto in termini occupazionali, in quanto la nuova società Italia Trasporto Aereo, ossia Ita Spa, ha assicurato l'immediata assunzione di 2.800 lavoratori, rispetto al totale dei 10.500 dipendenti attualmente in servizio, per arrivare progressivamente ad assorbire complessivamente, entro il 2025, circa 5.700 lavoratori;

con riferimento all'articolo 7, comma 2 del provvedimento, saranno necessarie delle misure straordinarie volte ad assicurare la tutela dei lavoratori della società anche dopo il loro assorbimento da parte della società ITA, in particolare attraverso strumenti che possano garantire forme di accompagnamento e di tutela del reddito per tutti i lavoratori di Alitalia che non saranno ricollocati,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, nella prossima manovra di bilancio, misure di sostegno al reddito, nonché percorsi di politica attiva del lavoro che si avvalgono anche di un efficace coinvolgimento e uso dei servizi di *outplacement*, nonché misure volte al rafforzamento della formazione e ricollocazione professionale del personale della società Alitalia, che non sarà assorbito dalla società ITA Spa, al fine di salvaguardare le competenze e le professionalità

acquisite e che permettano altresì ai lavoratori interessati, di transitare più celermente nel ricollocamento sul mercato del lavoro.

9/3278-AR/30. Amitrano.

La Camera,

premessi che:

esaminato l'AC 3278 in materia di « decreto-legge 121 del 2021: 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 Governo) »;

premessi che:

dopo oltre cinque anni dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, intervenuto a modificare la disciplina portuale stabilita dalla legge 28 gennaio 1994 n. 84 in tema di Autorità di sistema portuale, si rende necessaria una sua revisione che tenga conto della situazione attuale dei porti italiani;

numerosi interventi tampone che hanno previsto l'inserimento nella AdSP del Mare di Sardegna del Porto di Arbatax hanno evidenziato come la struttura prevista dal decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 non sia del tutto efficace in termini di valorizzazione del porto come sistema della catena logistica e dei territori coinvolti. La riduzione del numero delle autorità portuali – portate da 24 a 15, accorpando 57 porti italiani – nonostante abbia portato notevoli risultati sul piano dello snellimento burocratico, non tiene conto delle attuali esigenze del sistema portuale italiano;

è da rilevare che nonostante gli importanti obiettivi raggiunti, dopo oltre cinque anni dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, risulta necessario rivedere la suddivisione effet-

tuata a suo tempo. In origine, i porti individuati come sede dell'Autorità dovevano far parte della rete centrale trans-europea (cosiddetta *core*). Il Regolamento UE n. 1315/2013 definisce la rete europea dei trasporti indicando una rete centrale (*core*) che si compone di quelle parti della rete che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e, pertanto, da completare entro il 2030. A questa si aggiunge una rete « globale » (comprehensive) connessa alla rete centrale, di cui costituisce l'articolazione primaria, che è formata da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete trans-europea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale, da completarsi entro il 2050. Nelle reti sono indicati collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali interconnessi per assicurare una mobilità efficiente nel Continente europeo. Dopo cinque anni la suddivisione vigente non rispecchia l'attuale realtà socio economica;

l'economia del Paese è profondamente cambiata e anche alla luce degli investimenti infrastrutturali e dei progetti di sviluppo che questo Governo sta portando avanti in tema di reti ten-T si rende necessario rivedere l'attuale assetto;

l'assunzione da parte del Governo di un provvedimento di aggiornamento del sistema rappresenterebbe il giusto riconoscimento per un intero territorio che in questi anni ha portato avanti numerosi progetti di valorizzazione dei porti e delle principali infrastrutture portuali;

è importante sottolineare che la regione con il maggior sviluppo costiero è la Sardegna, con 1.849 chilometri, seguita dalla Sicilia con 1.500 chilometri. A differenza di quest'ultima sulla quale insistono, grazie ai vari interventi tampone, tre AdSP, la Sardegna pur vantando uno sviluppo costiero decisamente più rilevante continua ad avere una sola AdSP;

i porti facenti parte dell'AdSP del Mare Sardegna, risultano avere troppe dif-

ferenze per poter continuare ad essere accorpate in una sola realtà. Il territorio sente la necessità di avere un Presidente con sede fissa che possa conoscere e affrontare al meglio i problemi delle diverse realtà. La presenza fissa del Presidente contribuirebbe allo sviluppo di realtà come quella della Gallura che solo con il porto di Olbia è annoverata tra i territori più importanti in termini di traffico. Vale la pena ricordare che Olbia è tra i primi 5 porti italiani per flusso di passeggeri;

anche la diversa vocazione dei territori e le difficoltà di collegamento tra il nord e il sud dell'isola, nonché l'estensione territoriale coinvolta, impongono una scissione dell'AdSP. Il nord-est dell'Isola, con Olbia già sede di soppressa Autorità portuale, in questi anni ha registrato un incremento di rotte passeggeri e merci tale da rendere necessaria un'autorità di sistema portuale dedicata che possa rappresentare al meglio le esigenze del territorio. I numeri della Gallura, con in testa Olbia, derivano da investimenti in opere viarie e infrastrutturali e imponenti progetti di intermodalità, che oggi rendono indispensabile un riconoscimento ufficiale quale l'istituzione di una AdSP dedicata.

Per poter addivenire a tutto questo basterebbe, come già avvenuto in passato, prevedere una modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, che preveda l'istituzione della AdSP del Mare di Sardegna Settentrionale;

alla stessa AdSP dovrebbero essere imputati i porti che per ragioni storiche e geografiche appartengono alla stessa area tra i quali: Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura (solo banchina commerciale),

impegna il Governo

ad adottare, per quanto di competenza, opportune iniziative volte alla realizzazione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna Settentrionale.

9/3278-AR/31. Marino.

La Camera,

premesso che:

esaminato l'AC 3278 in materia di « decreto-legge 121 del 2021: 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 Governo) »;

premesso che:

dopo oltre cinque anni dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, intervenuto a modificare la disciplina portuale stabilita dalla legge 28 gennaio 1994 n. 84 in tema di Autorità di sistema portuale, si rende necessaria una sua revisione che tenga conto della situazione attuale dei porti italiani;

numerosi interventi tampone che hanno previsto l'inserimento nella AdSP del Mare di Sardegna del Porto di Arbatax hanno evidenziato come la struttura prevista dal decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169 non sia del tutto efficace in termini di valorizzazione del porto come sistema della catena logistica e dei territori coinvolti. La riduzione del numero delle autorità portuali – portate da 24 a 15, accorpando 57 porti italiani – nonostante abbia portato notevoli risultati sul piano dello snellimento burocratico, non tiene conto delle attuali esigenze del sistema portuale italiano;

è da rilevare che nonostante gli importanti obiettivi raggiunti, dopo oltre cinque anni dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, risulta necessario rivedere la suddivisione effettuata a suo tempo. In origine, i porti individuati come sede dell'Autorità dovevano far parte della rete centrale trans-europea (cosiddetta *core*). Il Regolamento UE n. 1315/2013 definisce la rete europea dei trasporti indicando una rete centrale (*core*) che si compone di quelle parti della rete

che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e, pertanto, da completare entro il 2030. A questa si aggiunge una rete « globale » (comprehensive) connessa alla rete centrale, di cui costituisce l'articolazione primaria, che è formata da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete trans-europea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale, da completarsi entro il 2050. Nelle reti sono indicati collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali interconnessi per assicurare una mobilità efficiente nel Continente europeo. Dopo cinque anni la suddivisione vigente non rispecchia l'attuale realtà socio economica;

l'economia del Paese è profondamente cambiata e anche alla luce degli investimenti infrastrutturali e dei progetti di sviluppo che questo Governo sta portando avanti in tema di reti ten-T si rende necessario rivedere l'attuale assetto;

l'assunzione da parte del Governo di un provvedimento di aggiornamento del sistema rappresenterebbe il giusto riconoscimento per un intero territorio che in questi anni ha portato avanti numerosi progetti di valorizzazione dei porti e delle principali infrastrutture portuali;

è importante sottolineare che la regione con il maggior sviluppo costiero è la Sardegna, con 1.849 chilometri, seguita dalla Sicilia con 1.500 chilometri. A differenza di quest'ultima sulla quale insistono, grazie ai vari interventi tampone, tre AdSP, la Sardegna pur vantando uno sviluppo costiero decisamente più rilevante continua ad avere una sola AdSP;

i porti facenti parte dell'AdSP del Mare Sardegna, risultano avere troppe differenze per poter continuare ad essere accorpati in una sola realtà. Il territorio sente la necessità di avere un Presidente con sede fissa che possa conoscere e affrontare al meglio i problemi delle diverse realtà. La presenza fissa del Presidente contribui-

rebbe allo sviluppo di realtà come quella della Gallura che solo con il porto di Olbia è annoverata tra i territori più importanti in termini di traffico. Vale la pena ricordare che Olbia è tra i primi 5 porti italiani per flusso di passeggeri;

anche la diversa vocazione dei territori e le difficoltà di collegamento tra il nord e il sud dell'isola, nonché l'estensione territoriale coinvolta, impongono una scissione dell'AdSP. Il nord-est dell'Isola, con Olbia già sede di soppressa Autorità portuale, in questi anni ha registrato un incremento di rotte passeggeri e merci tale da rendere necessaria un'autorità di sistema portuale dedicata che possa rappresentare al meglio le esigenze del territorio. I numeri della Gallura, con in testa Olbia, derivano da investimenti in opere viarie e infrastrutturali e imponenti progetti di intermodalità, che oggi rendono indispensabile un riconoscimento ufficiale quale l'istituzione di una AdSP dedicata.

Per poter addivenire a tutto questo basterebbe, come già avvenuto in passato, prevedere una modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, che preveda l'istituzione della AdSP del Mare di Sardegna Settentrionale;

alla stessa AdSP dovrebbero essere imputati i porti che per ragioni storiche e geografiche appartengono alla stessa area tra i quali: Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura (solo banchina commerciale),

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, all'esito di una specifica istruttoria e compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di procedere d'intesa con il Presidente della regione ad adottare, per quanto di competenza, opportune iniziative volte all'istituzione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna Settentrionale.

9/3278-AR/31. (Testo modificato nel corso della seduta) Marino.

La Camera,

premessi che:

l'apicoltura è un'attività agricola, in cui buona parte delle aziende professionali conduce i propri alveari secondo la pratica del nomadismo, utilizzando in prevalenza mezzi stradali;

durante i mesi di raccolta, gli apiari sono spostati sulle diverse fioriture per la produzione di mieli monofloreali, che sono quelli più richiesti e remunerati dal mercato;

il periodo utile per la bottinatura delle api, per ciascuna fioritura, generalmente non va oltre le 2-3 settimane, pertanto, tra una fioritura e l'altra, è necessario provvedere tempestivamente al prelievo dei melari, al loro trasporto in azienda, affinché il miele in esso contenuto sia estratto e all'altrettanto tempestivo trasferimento degli alveari sulla fioritura successiva;

è necessario compiere i trasferimenti preferibilmente durante le ore notturne, sia perché parte delle api, nelle ore di luce, si trova fuori dalla colonia, sia per evitare un loro eccessivo surriscaldamento determinato dalle alte temperature che si registrano a bordo dei mezzi, che potrebbe nuocere loro fino a causarne la morte;

le fioriture di una medesima specie botanica hanno variazioni minime, secondo le zone, nei tempi di inizio e fine, ragione per la quale rapidità e tempestività sono essenziali per posizionarsi in tempo sul nuovo raccolto e/o per non inquinare il miele prodotto con quello successivo, cosa che comporterebbe una svalutazione del prezzo di vendita;

inoltre, con sempre maggior frequenza gli apicoltori sono costretti a spostare velocemente e senza preavviso i propri alveari in concomitanza di trattamenti fitosanitari, effettuati sulle colture agricole circostanti, onde evitare di incorrere in avvelenamenti che possono pregiudicare la stessa sopravvivenza delle colonie di api;

le realtà produttive più strutturate, che allevano un numero considerevole di

api, spostandole anche per centinaia di chilometri, si sono dotate in molti casi di mezzi la cui massa complessiva massima autorizzata supera le 7,5 tonnellate, che consentono loro, aumentando la capacità di carico, di ridurre il numero di spostamenti, proprio al fine di migliorare le tempistiche di movimentazione di alveari e melari;

in ogni caso sono necessari ogni volta svariati giorni per completare le operazioni di trasferimento degli alveari;

le limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti di massa superiore alle 7,5 tonnellate, sono definite annualmente con decreto ministeriale, ma non tengono minimamente conto di queste esigenze e finiscono per penalizzare ulteriormente l'operatività di queste aziende;

solo per fare un esempio, la fioritura dell'acacia, il cui miele può rappresentare per molte aziende, per quantità e remunerazione, fino alla metà del fatturato annuale, ha inizio tra la fine di aprile e i primi giorni di maggio e in questo periodo le giornate soggette a limitazione della circolazione sono numerose e ravvicinate, comprendendo le festività del 25 aprile, del 1° maggio e in alcuni casi anche quelle pasquali, con gravissime ripercussioni sulla produzione aziendale, peraltro ulteriormente condizionata dai rallentamenti imposti da condizioni climatiche avverse, non infrequenti per il periodo;

per ovviare a quanto sopra descritto, sarebbe di grande utilità poter inserire gli alveari soggetti a nomadismo e il miele nei melari, tra le tipologie di merci il cui trasporto non è assoggettato al divieto, anche in considerazione del fatto che, trattandosi di un piccolo comparto produttivo, il numero dei mezzi che potrebbero aggiungersi a quelli già autorizzati a circolare sull'intero territorio nazionale sarebbe assolutamente trascurabile;

pertanto, prendendo come riferimento l'attuale decreto ministeriale n. 604 del 2020, alla lettera f) del comma 1 dell'articolo 8 andrebbe aggiunto il prodotto « miele », e al comma 2 dello stesso articolo

andrebbe aggiunta la lettera e) « api per nomadismo »;

che, infine, giova ricordare che le operazioni di trasferimento delle api, come per altre specie animali, devono essere precedute da una comunicazione resa nella Anagrafe apistica nazionale, nella quale devono essere indicati date e luoghi di partenza e di arrivo degli animali e accompagnate da « idonea documentazione » attestante l'avvenuta comunicazione, che ogni apicoltore ha cura di portare con sé,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di autorizzare, con l'emanando decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la circolazione dei mezzi che trasportano alveari soggetti a nomadismo, la cui massa complessiva massima supera le 7,5 tonnellate, nei giorni festivi e in quelli che vengono individuati come particolarmente critici per la circolazione stradale, inserendo nell'elenco dei veicoli per i quali è prevista una apposita deroga, perché trasportano determinate tipologie di merci ed animali vivi, anche quelli che trasportano il miele e le api.

9/3278-AR/**32**. Barbuto.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 prevede che, per poter garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sovrintende alla progettazione e alla realizzazione, in via d'urgenza, di infrastrutture ad alta automazione, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie;

l'articolo 1, commi 1025-1027, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, affidano, per l'anno 2019, al Commissario straordinario per la ricostruzione di cui all'articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 le attività di ottimizzazione dei flussi ve-

colari nel porto di Genova, prevedendo che tra queste sia ricompresa la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento;

l'articolo 4, comma 12-*octies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, prevede che, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, il Presidente del Consiglio dei ministri nomini, senza oneri per la finanza pubblica, il Commissario straordinario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova;

la nuova linea ad alta capacità veloce consentirà di potenziare i collegamenti del sistema portuale ligure con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa;

risulta quindi necessario che le successive fasi di progettazione e realizzazione del Nuovo Polo Logistico di Alessandria Smistamento siano direttamente seguite e realizzate dal Commissario del Terzo Valico dei Giovi, il quale potrà agire in modo organico con una visione d'insieme complessiva dello sviluppo del territorio su cui insistono le opere,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere con un prossimo provvedimento di carattere normativo, che la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento esposta in premessa, sia affidata al Commissario straordinario di cui all'articolo 4, comma 12-*octies* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

9/3278-AR/**33**. Serritella.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame, contiene una molteplicità di disposizioni, dalle diverse finalità, che intervengono in materia

di infrastrutture e trasporti, anche nell'ambito della disciplina delle agevolazioni per l'acquisto di veicoli nuovi a basse emissioni (cosiddetto *ecobonus*);

le norme vigenti accordano agevolazioni e contributi ai cittadini che rottamano il proprio veicolo di categoria compresa tra euro 0 ed euro 4 per l'acquisto di un veicolo della medesima tipologia;

al riguardo, si ravvisa l'opportunità di incentivare il più possibile l'acquisto di veicoli meno inquinanti al fine di ridurre l'impatto ambientale del traffico veicolare soprattutto nei grandi centri urbani;

non appare congrua a tal fine, la limitazione del contributo alla rottamazione al solo caso di acquisto di un veicolo della medesima categoria, considerato che tale decisione, incentiva la detenzione di veicoli maggiormente inquinanti, qualora il cittadino intenda acquistare un veicolo di diversa categoria rispetto a quello già posseduto con il conseguente aumento di motoveicoli ed autoveicoli circolanti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre un intervento normativo, al fine di prevedere che la concessione dei contributi alla rottamazione, includa anche il caso di acquisto di un veicolo di categoria diversa rispetto a quello che si intende rottamare, incentivando particolarmente il passaggio a veicoli elettrici o ad alimentazione ibrida.

9/3278-AR/**34**. Caso.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 reca « 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 »;

nello specifico, l'articolo 12 apporta disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti, proponendo di animare e potenziare la progettualità locale, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione dal Pnrr, istituendo il « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale »;

tale disposizione serve a far fronte alle carenze di organico dei piccoli enti, infatti non tutti i comuni hanno in organico personale specializzato e hanno carenza di personale tecnico, frutto dei vincoli assunzionali cui gli stessi sono stati a lungo assoggettati;

ciò si verifica soprattutto nelle aree interne, come ad esempio i Nebrodi in Sicilia dove gli Enti Locali hanno meno di 3.000 abitanti;

le carenze di personale tecnico specializzato permangono anche nell'istituzione delle apposite commissioni che sono necessarie per la valutazione delle proposte che partecipano ai concorsi di progettazione e idee di cui alla presente disposizione;

per favorire la formazione delle commissioni di valutazione, potrebbe essere utile redigere apposita convenzione con gli ordini professionali, investendo anche questi soggetti nello sviluppo territoriale sostenibile e coerente con le peculiarità territoriali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di favorire, con successivi interventi, anche normativi, per i piccoli comuni con meno di 3.000 abitanti, l'istituzione delle commissioni di valutazione delle proposte progettuali di cui al « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale »;

a valutare altresì la possibilità di incaricare il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a stipulare una convenzione con gli Ordini Professionali

degli Architetti e degli Ingegneri per coadiuvare gli Enti Locali e gli Uffici Tecnici Comunali nella valutazione dei progetti di cui al « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale ».

9/3278-AR/**35**. Papiro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 reca « 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 »;

nello specifico, l'articolo 12 apporta disposizioni urgenti in materia di progettazione territoriale e investimenti, proponendo di animare e potenziare la progettualità locale, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione dal Pnrr, istituendo il « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale »;

tale disposizione serve a far fronte alle carenze di organico dei piccoli enti, infatti non tutti i comuni hanno in organico personale specializzato e hanno carenza di personale tecnico, frutto dei vincoli assunzionali cui gli stessi sono stati a lungo assoggettati;

ciò si verifica soprattutto nelle aree interne, come ad esempio i Nebrodi in Sicilia dove gli Enti Locali hanno meno di 3.000 abitanti;

le carenze di personale tecnico specializzato permangono anche nell'istituzione delle apposite commissioni che sono necessarie per la valutazione delle proposte che partecipano ai concorsi di progettazione e idee di cui alla presente disposizione;

per favorire la formazione delle commissioni di valutazione, potrebbe essere

utile redigere apposita convenzione con gli ordini professionali, investendo anche questi soggetti nello sviluppo territoriale sostenibile e coerente con le peculiarità territoriali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di favorire, con successivi interventi, anche normativi, per i piccoli comuni con meno di 3.000 abitanti, l'istituzione delle commissioni di valutazione delle proposte progettuali di cui al « Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale ».

9/3278-AR/**35**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Papiro.

La Camera,

premesso che:

l'Autostrada A14 ha rilevanza fondamentale per il traffico commerciale e aziendale, nonché per quello prodotto dagli scali marittimi e dal movimento turistico;

da oltre tre anni il traffico su tale tratto autostradale è del tutto paralizzato a causa di numerosi cantieri aperti al fine di adeguare l'infrastruttura agli *standard* di sicurezza imposti dalla legge e così tamponare le gravi carenze da parte della Autostrade per l'Italia S.p.A. nella gestione e manutenzione delle infrastrutture;

tale paralisi ha comportato l'insorgenza, a cascata, di ulteriori problemi, come il riversamento di mezzi pesanti nei tratti di strada che attraversano i comuni costieri abruzzesi, che ha causato altri ingorghi, danni e taluni incidenti anche mortali;

oltre a mancare il PEF che blocca investimenti per manutenzione e nuove assunzioni, il piano industriale 2020-2024 di Autostrade prevede ulteriori tagli al personale mettendo altresì in discussione il necessario presidio h24 in tutte le Stazioni della rete;

infine, bisogna sottolineare come le autostrade italiane siano tra le più care d'Europa, e costituiscano un costo gravoso

e a volte del tutto insostenibile per coloro che devono usufruirne quotidianamente per lavoro, necessità, o perché residenti in aree interne,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di intervenire con la massima celerità per intensificare i lavori sulla A14 nelle regioni di Marche e Abruzzo per mettere in sicurezza l'autostrada entro il 31 dicembre 2021, prevedendo per il futuro anche la rapida realizzazione di una corsia di emergenza per il tratto abruzzese e di una terza corsia, ove possibile;

a valutare l'opportunità di approvare entro il 31 dicembre 2021 il nuovo PEF;

a valutare l'opportunità di intervenire affinché sia garantita la presenza di personale h24 nei caselli, per garantire la sicurezza degli utenti;

a valutare l'opportunità di istituire un abbonamento annuale diversificato per tipologia di veicolo che permetta di usufruire senza limitazioni di tutta la rete autostradale per rendere sostenibili i costi per chi deve usufruirne quotidianamente.

9/3278-AR/36. Corneli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca norme finalizzate alla promozione di interventi per le infrastrutture, anche con riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza, nonché al rilancio e all'accelerazione del processo di progettazione nei comuni delle regioni del Mezzogiorno,

considerato che:

si rende necessario accelerare l'attuazione degli interventi in capo al Commissario Straordinario Unico per la depurazione, finalizzati al superamento delle infrazioni comunitarie in corso per il mancato rispetto della Direttiva Comunitaria 91/271/CEE sulle acque reflue che hanno

determinato la condanna dello Stato italiano presso la Corte di Giustizia europea;

il Commissario nell'attuazione degli interventi di propria competenza, finalizzati ad assicurare la raccolta, il collettamento e il trattamento delle acque reflue urbane, non ha poteri derogatori rispetto all'acquisizione di pareri, atti di assenso sui progetti e che gli stessi sono necessari per l'avvio delle opere;

risulta necessario accelerare la fase autorizzativa degli interventi al fine di ridurre i tempi di realizzazione;

nell'acquisizione dei suddetti pareri spesso si registrano ritardi a causa del mancato rispetto dei termini previsti per legge, determinando un incremento della sanzione pecuniaria giornaliera in capo allo Stato italiano, si rende necessario — esclusivamente per gli interventi sopra richiamati — garantire il rispetto dei tempi applicando il principio del silenzio-assenso nei casi in cui la pubblica amministrazione non abbia ancora rilasciato il parere;

la difficoltà nella realizzazione degli interventi necessari al superamento delle procedure di infrazione comunitaria è connessa alla complessità e all'eccessiva durata delle procedure autorizzative, in particolare quelle ambientali;

i conseguenti ritardi si traducono ovviamente in sovra-costi, tardata fruizione delle opere da parte delle comunità e maggiore incidenza delle sanzioni per la violazione di obblighi comunitari,

impegna il Governo

ad adottare idonei provvedimenti volti ad accelerare la progettazione e la realizzazione degli interventi di competenza del Commissario unico, classificandoli di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, prevedendo che i termini per il rilascio di pareri e di atti di assenso nonché tutti i termini previsti per le procedure di valutazione ambientale di cui al decreto legislativo 152 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni, siano ridotti della metà, attribuendo al Commissario stesso il ruolo di

autorità ambientale e la facoltà di richiedere alle regioni l'istituzione di una conferenza di servizi permanente.

9/3278-AR/**37**. Licatini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca norme finalizzate alla promozione di interventi per le infrastrutture, anche con riferimento alla mobilità sostenibile e alla sicurezza, nonché al rilancio e all'accelerazione del processo di progettazione nei comuni delle regioni del Mezzogiorno,

considerato che:

si rende necessario accelerare l'attuazione degli interventi in capo al Commissario Straordinario Unico per la depurazione, finalizzati al superamento delle infrazioni comunitarie in corso per il mancato rispetto della Direttiva Comunitaria 91/271/CEE sulle acque reflue che hanno determinato la condanna dello Stato italiano presso la Corte di Giustizia europea;

il Commissario nell'attuazione degli interventi di propria competenza, finalizzati ad assicurare la raccolta, il collettamento e il trattamento delle acque reflue urbane, non ha poteri derogatori rispetto all'acquisizione di pareri, atti di assenso sui progetti e che gli stessi sono necessari per l'avvio delle opere;

risulta necessario accelerare la fase autorizzativa degli interventi al fine di ridurre i tempi di realizzazione;

nell'acquisizione dei suddetti pareri spesso si registrano ritardi a causa del mancato rispetto dei termini previsti per legge, determinando un incremento della sanzione pecuniaria giornaliera in capo allo Stato italiano, si rende necessario — esclusivamente per gli interventi sopra richiamati — garantire il rispetto dei tempi applicando il principio del silenzio-assenso nei casi in cui la pubblica amministrazione non abbia ancora rilasciato il parere;

la difficoltà nella realizzazione degli interventi necessari al superamento delle

procedure di infrazione comunitaria è connessa alla complessità e all'eccessiva durata delle procedure autorizzative, in particolare quelle ambientali;

i conseguenti ritardi si traducono ovviamente in sovra-costi, tardata fruizione delle opere da parte delle comunità e maggiore incidenza delle sanzioni per la violazione di obblighi comunitari,

impegna il Governo

ad adottare idonei provvedimenti volti ad accelerare la progettazione e la realizzazione degli interventi di competenza del Commissario unico, classificandoli di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, prevedendo che i termini per il rilascio di pareri e di atti di assenso nonché tutti i termini previsti per le procedure di valutazione ambientale di cui al decreto legislativo 152 del 2006 e successive modificazioni e integrazioni, siano ridotti della metà, valutando l'opportunità di attribuire al Commissario stesso il ruolo di autorità ambientale e la facoltà di richiedere alle regioni l'istituzione di una conferenza di servizi permanente.

9/3278-AR/**37**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Licatini.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 10 del decreto-legge all'esame dell'Aula interviene sulle procedure di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e la realizzazione della prima missione, « Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura » che si pone come obiettivo la modernizzazione digitale delle infrastrutture di comunicazione del Paese, nella Pubblica Amministrazione e nel suo sistema produttivo;

in particolare, il comma 7 dispone che le pubbliche amministrazioni, utilizzino esclusivamente le identità digitali SPID, la carta di identità elettronica (CIE) e la carta nazionale dei servizi (CNS) ai fini

dell'identificazione dei cittadini che accedono ai propri servizi in rete;

per la piena attuazione del Codice dell'amministrazione digitale (CAD) – decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 e in particolare dell'articolo 2, « Finalità e ambito di applicazione », il comma 1 ha stabilito che lo Stato, le regioni e le autonomie locali debbano assicurare la disponibilità, la gestione, l'accesso, la trasmissione, la conservazione e soprattutto la fruibilità dell'informazione in modalità digitale nell'interesse dei cittadini, organizzandosi e agendo a tal fine utilizzando le modalità più appropriate e adeguate;

a questo scopo il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, all'articolo 38 ha introdotto nel CAD il nuovo articolo 64-ter che ha istituito il sistema di gestione deleghe (SGD), affidato alla responsabilità della struttura della Presidenza del Consiglio dei ministri competente per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, che prevede un decreto attuativo per definire le modalità operative per la piena realizzazione del SGD, che consentirà, ad esempio, di delegare un familiare all'accesso ai servizi dell'Inps o a quelli dell'Agenzia delle entrate ad anziani e cittadini che non hanno ancora l'identità digitale e non possono occuparsi da soli della gestione online delle loro pratiche;

purtroppo, ad oggi, il sistema di gestione delle deleghe, risulta ancora in fase di disegno e definizione, nonostante dal 1° ottobre 2021 l'accesso a tutti i servizi della Pubblica Amministrazione sia consentito solo attraverso credenziali SPID, CIE o CNS,

impegna il Governo

a individuare ogni possibile soluzione per garantire l'accesso a tutti i servizi della Pubblica Amministrazione ad anziani e cittadini impossibilitati alla gestione autonoma della propria identità digitale, contribuendo a ridurre il *digital divide* e ad accelerare la modernizzazione digitale delle infrastrutture di comunicazione del Paese.

9/3278-AR/38. Ianaro.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 12 del decreto-legge 121/2021, che introduce l'articolo 6-*quater* del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, si propone di animare e potenziare la progettualità locale, in vista dell'ingente mole di risorse finanziarie messe a disposizione con il PNRR, il Fondo per lo sviluppo e la coesione e i Fondi strutturali ciclo di programmazione 2021/27;

l'impulso alla realizzazione di opere su tutto il territorio nazionale determinerà un significativo aumento nella produzione di rifiuti da demolizione e costruzione, che, in base all'ultimo rapporto ISPRA in materia di rifiuti speciali, nel 2019 rappresenta circa 45,5 per cento del totale dei rifiuti speciali prodotti;

si tratta quindi di uno dei più importanti flussi di rifiuti prodotti in Italia, riguardo i quali però sono ancora alte le percentuali di smaltimento. Nel 2019 – secondo il citato Rapporto ISPRA – i quantitativi di rifiuti del settore dell'edilizia smaltiti in discarica sono stati pari a circa 3,2 milioni di tonnellate, di cui quasi 2,8 milioni di tonnellate di rifiuti non pericolosi e 398 mila tonnellate di rifiuti pericolosi. Tali valori rappresentano circa il 26,4 per cento dei rifiuti complessivamente smaltiti a livello nazionale, con un incremento, pari a circa il 29,1 per cento, rispetto all'anno precedente;

nel nostro Paese è quindi ancora elevato il quantitativo di rifiuti avviati a smaltimento, piuttosto che a recupero, e ciò dipende da un lato dal fatto che sono ancora pochi gli impianti per il recupero dei rifiuti e soprattutto sono distribuiti in maniera molto disomogenea sul territorio nazionale, con le maggiori concentrazioni nel centro-nord, e dall'altro dalla mancata attuazione e regolamentazione degli istituti di *end of waste* e sottoprodotto, fondamentali nella logica dell'economia circolare;

in materia di *end of waste* è stato sinora adottato solo il decreto ministeriale 28 marzo 2018, n. 69, relativo al conglu-

merato bituminoso, che però presenta significative criticità operative e dubbi interpretativi, che di fatto ne limitano fortemente l'applicazione;

non è stato ancora adottato, invece, il decreto volto a stabilire i criteri specifici in presenza dei quali i rifiuti da costruzione e demolizione cessano di essere qualificati come rifiuti, nonostante sia da oltre tre anni al vaglio del ministero della transizione ecologica;

quanto alla disciplina in materia di sottoprodotti, sono emerse numerose incertezze applicative anche con riferimento al Decreto del Presidente della Repubblica 120/2017, che reca la disciplina per la gestione delle terre e rocce da scavo; in particolare, manca, ad oggi, la procedura semplificata per la gestione dei cosiddetti piccolissimi cantieri, nonostante fosse espressamente prevista dall'articolo 8, comma 1, lettera *d-bis*) del decreto-legge 133/2014, recante la delega per la razionalizzazione della normativa sui materiali da scavo in attuazione della quale è stato adottato il citato decreto 120/2017;

la normativa europea in materia di rifiuti è volta ad assicurare sempre di più la circolarità nella gestione dei rifiuti, riducendo gli sprechi e i consumi di risorse e favorendo la sostituzione delle materie prime vergini con materie prime seconde provenienti da filiere di recupero;

l'individuazione dei criteri per definire la cessazione della qualifica di rifiuto, nonché quelli per poter gestire come sottoprodotti determinate tipologie di rifiuti, sono essenziali per favorire l'economia circolare e lo sviluppo delle filiere del recupero, attraverso il recupero e l'uso dei materiali e dei beni riciclati,

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie per assicurare l'efficacia delle procedure previste dal decreto ministeriale 28 marzo 2018, n. 69 relativo alla cessazione della qualifica di rifiuto del conglomerato bituminoso, nonché la definizione di una pro-

cedura volta a favorire ed agevolare il riutilizzo delle terre e rocce da scavo nei cosiddetti « piccolissimi cantieri »;

a garantire la tempestiva adozione del decreto ministeriale volto a definire le condizioni e i criteri in presenza dei quali i rifiuti da costruzione e demolizione cessano di essere qualificati come rifiuti.

9/3278-AR/**39**. Terzoni.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 reca importanti novità nell'ambito della modifica al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della strada. Nel passaggio in commissione sono inoltre intervenute numerose modifiche allo stesso, riprendendo l'ampio e minuzioso lavoro effettuato presso la Commissione Trasporti che aveva licenziato un testo base di modifica al codice;

tra le proposte che non hanno ancora trovato spazio nella modifica al codice, della strada rileva la questione relativa alla circolazione delle cosiddette botticelle. Si rende infatti necessaria una regolamentazione della circolazione nei centri abitati che preveda la facoltà per i comuni, per mezzo di una delibera di giunta, di poter vietare il servizio di piazza effettuato con veicoli a trazione animale ove ricorra la salvaguardia degli utenti nonché della salute degli animali. La Giunta ha comunque facoltà di prevedere aree o percorsi dove tale servizio può essere svolto,

impegna il Governo

a definire la disciplina relativa alla circolazione dei veicoli a trazione animale ponendo come primo obiettivo la sicurezza della circolazione nonché la salvaguardia della salute degli animali.

9/3278-AR/**40**. Flati, Zolezzi, Giordano, Di Lauro, Ferraresi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame reca misure per la sicurezza nel

settore delle infrastrutture autostradali. Rileva ricordare che al chilometro 124+350 della Autostrada Al Milano-Napoli il nuovo casello stradale terre di Canossa Campesine tra Parma e Reggio, completato in meno di due anni e costato complessivamente quasi 13 milioni di euro rappresenta una struttura strategica nel sistema della viabilità territoriale di quell'area dal momento che consente agli utenti di utilizzare l'Autostrada A1 senza doversi recare prima a Parma o a Reggio;

il casello è dotato di tre entrate (di cui una ad uso promiscuo agibile anche per i mezzi eccezionali) sette uscite (di cui una riservata solo ai mezzi eccezionali): sull'area di servizio, oltre alla tradizionale pensilina, in corrispondenza degli accessi sono presenti tre fabbricati di servizio (due destinati agli impianti ed uno al personale). I raccordi con l'autostrada sono ottenuti con due cavalcavia monodirezionali, mentre il piazzale di accesso è collegato alla viabilità ordinaria attraverso uno svincolo a rotatoria con una dimensione esterna massima di 110 metri;

la nuova struttura è attualmente sprovvista del tutto di parcheggi di interscambio, una mancanza che penalizza enormemente i viaggiatori e non si giustifica anche a fronte di tutto il denaro pubblico che è stato impiegato per la realizzazione;

considerato che:

a causa della totale mancanza dei succitati parcheggi scambiatori gli utenti sono costretti a parcheggiare sul bordo dello svincolo o nel campo al confine, in mezzo a erba e fango, con non poco disagio per gli utilizzatori stessi (soprattutto in caso di condizioni climatiche avverse) che rischiano, di fatto, anche la propria incolumità personale;

che la creazione di un parcheggio di interscambio, oltre a mettere in sicurezza i viaggiatori favorisce il *car sharing* e dunque promuove una maggior sostenibilità nei trasporti,

impegna il Governo

tramite il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per quanto di sua

competenza, di concerto con gli Enti locali del territorio e i concessionari dell'infrastruttura a promuovere la creazione di tali parcheggi in ottemperanza alle norme di sicurezza stradale al fine di evitare disagi e inutili rischi a chi fruisce del servizio autostradale, tenendo conto altresì delle prospettive dell'intera area.

9/3278-AR/41. Zanichelli.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, prevede un contenuto vario e articolato di disposizioni dalle diverse finalità, che intervengono in materia di infrastrutture e trasporti e della sicurezza stradale;

il provvedimento in particolare, dispone misure per i veicoli alimentati ad energia elettrica e ibridi, al fine d'incentivare la diffusione della mobilità sostenibile e ridurre le emissioni di anidride carbonica (CO₂) nell'atmosfera;

dal punto di vista delle misure agevolative previste per l'acquisto di veicoli elettrici, l'articolo 16-ter del decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, riconosce una detrazione dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ivi inclusi i costi iniziali per la richiesta di potenza addizionale fino ad un massimo di 7 kW;

al riguardo si evidenzia come in Europa il mercato stia crescendo, considerato che nei primi nove mesi di quest'anno sono state vendute in Italia 47 mila 52 auto elettriche, senza contare le ibride; tale un incremento (a tre cifre) del 168 per cento, sullo stesso periodo dell'anno precedente, determinerà un ruolo fondamentale nello sviluppo delle auto elettriche anche in relazione alla recente decisione dell'Unione europea di spingere decisamente l'acceleratore sulla dismissione dei motori termici;

dal punto di vista infrastrutturale, le colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, non riescono a diffondersi adeguatamente sul territorio nazionale, considerato che le tabelle degli operatori indicano al 30 settembre scorso la presenza sul territorio di 24 mila 794 colonnine di ricarica elettrica; si tratta di un dato che posiziona l'Italia al settimo posto in Europa (fonte Acea), con la media di cinque colonnine ogni 100 chilometri;

la carenza di punti per il rifornimento elettrico e lunghi tempi di ricarica disincentivano dall'acquisto e conseguentemente si ravvisa la necessità di provvedere attraverso nuovi incentivi per le infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, non inferiore a 20 kW e 50 KW conformi alla norma IEC 61851-1,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre, nei prossimi provvedimenti legislativi, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e i vincoli di bilancio, ulteriori misure d'incentivo per detrazioni per la posa in opera delle colonnine di ricarica per il 2022 con potenza uguale a 20 kW o superiore a 50 KW.

9/3278-AR/42. Cancellieri.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, prevede un contenuto vario e articolato di disposizioni dalle diverse finalità, che intervengono in materia di infrastrutture e trasporti e della sicurezza stradale;

il collegamento ferroviario Messina-Catania-Palermo assume valenza strategica nell'ambito dello sviluppo delle reti di trasporto internazionali, nazionali, o regionali. Tale collegamento fa parte del corridoio scandiano-mediterraneo della rete trans europea di trasporto. In particolare il nuovo collegamento Palermo-Catania è stato oggetto di numerosi studi di fattibilità a

partire dal 2003, nell'ambito dei quali sono stati indagati i possibili tracciati atti a conseguire alcuni principali benefici: l'incremento della competitività del trasporto su ferro e il recupero dei tempi di percorrenza, l'ampliamento dell'offerta dei servizi ferroviari, il miglioramento degli standard di sicurezza;

il progetto, definito nel 2013 e che inizialmente prevedeva un finanziamento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, fu rivisto una prima volta in attuazione del *project Review* previsto nel del 2017 anche su richiesta della Regione siciliana per ridurre i disagi a seguito del crollo del viadotto autostradale Himera sulla A19 Catania-Palermo. Questa revisione prevedeva una Macrofase 1 con la realizzazione di un nuovo binario in completa variante tra Fiumetorto e Catenanuova (la tratta Catenanuova-Bicocca era prevista con un doppio binario completamente nuovo). Mentre la Macrofase 2 prevedeva l'adeguamento a STI, ammodernamento e velocizzazione del binario esistente. Con questa modifica il costo complessivo dell'opera scendeva a 5 miliardi e 600 milioni di euro;

con l'aggiornamento 2018, a seguito dello sviluppo delle progettazioni preliminari, il costo della Macrofase 1 saliva a 4 miliardi e 700 milioni, facendo diminuire il costo della Macrofase 2 e mantenendo inalterato il costo complessivo dell'opera. Queste modifiche dipendevano da correzioni progettuali dovute alla presenza di importanti frane e criticità idrauliche in alcuni lotti;

infine, con un ulteriore aggiornamento è stato definito lo Scenario 2019 a seguito di ulteriori approfondimenti progettuali, che hanno previsto un costo complessivo dell'opera pari a 6.016 miliardi di euro, con una Macrofase 1 che saliva a 5.608 miliardi e una Macrofase 2 che scendeva a 408 milioni;

l'opera ha l'obiettivo di uniformare tale direttrice agli standard europei e di garantire a diversi poli urbani un moderno collegamento ferroviario metropolitano. Gli interventi previsti consentiranno riduzioni

dei tempi di percorrenza, l'ammodernamento delle stazioni e la creazione e/o il miglioramento delle interconnessioni con le aree interne. In particolare il collegamento Catania-Palermo scenderà a 107' rispetto alle attuali 3 ore;

in base al decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014 (art. 1, comma 1), cosiddetto « Sblocca Italia », poi convertito in legge n. 164 dell'11 novembre 2014 (art. 1, comma 1), l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., è stato nominato Commissario per la realizzazione di alcune delle opere relative alle tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina;

il PNRR rappresenta una occasione importante per recuperare i divari infrastrutturali tra le varie parti del paese ed in particolare la missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) prevede investimenti importanti che rafforzano le infrastrutture del Mezzogiorno, in particolare l'alta velocità ferroviaria, contribuendo anche a migliorare l'occupazione in tutta la catena logistica;

visto l'articolo 13-ter comma 1 del decreto-legge n. 73 del 25/05/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 106 del 23/07/2021, (cosiddetto Sostegni bis) recante « Disposizioni urgenti per il settore ferroviario », risulta un quadro finanziario diversificato tra risorse del CdP 2017-2021 e risorse del PNRR. In particolare, le risorse del PNRR sono distinte tra risorse aggiuntive (Nuovi progetti) pari a 412 milioni di euro, ovvero 317 milioni di euro per il Lotto 4° della 1^ macrofase del collegamento Palermo Catania e 95 milioni di euro per il lotto « Interramento linea per allungamento pista aeroporto di Fontanarossa » del progetto relativo al Nodo di Catania, e le cosiddette « risorse liberate » (Progetti in essere) pari a 1.123 milioni di euro, risorse che dovrebbero tornare nella disponibilità del Ministero;

sempre in riferimento alla situazione finanziaria, si evince che i « Fabbisogni residui » sono pari a 408 milioni di euro per la 2^ macrofase del collegamento

Palermo Catania e 651 milioni di euro per il lotto « Interramento della stazione di Catania Centrale e raddoppio della tratta Catania Centrale-Catania Acquicella », per entrambi questi ultimi due interventi sono in corso di esecuzione i relativi progetti di fattibilità tecnica ed economica;

nel parere della IX commissione trasporti sul PNRR, adottato nel marzo 2021, (e successivamente nella mozione votata dalla Camera) si sottolinea l'indicazione al governo che le risorse già stanziata ma liberate dagli investimenti del PNRR, vengano reinvestiti con la stessa destinazione territoriale,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative che prevedano ogni ulteriore possibile miglioramento dei progetti in via di definizione relativi ai lotti del progetto di raddoppio ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina, al fine di ottenere un vero e completo raddoppio del tracciato ferroviario;

a mantenere il vincolo territoriale delle risorse liberate, citate in premessa, relative ai lotti 3, 4b, 5, 6, del collegamento Catania-Palermo, affinché si possa completare nel più breve tempo possibile il finanziamento complessivo dell'opera, in base ai fabbisogni residui definiti ad oggi e alle possibili ulteriori risorse che potrebbero essere necessarie con la definizione dei progetti di fattibilità tecnica economica.

9/3278-AR/43. Perconti, Ficara, Varrica.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, prevede un contenuto vario e articolato di disposizioni dalle diverse finalità, che intervengono in materia di infrastrutture e trasporti e della sicurezza stradale;

il collegamento ferroviario Messina-Catania-Palermo assume valenza strategica nell'ambito dello sviluppo delle reti di trasporto internazionali, nazionali, o regionali. Tale collegamento fa parte del corri-

doio scandiamo-mediterraneo della rete trans europea di trasporto. In particolare il nuovo collegamento Palermo-Catania è stato oggetto di numerosi studi di fattibilità a partire dal 2003, nell'ambito dei quali sono stati indagati i possibili tracciati atti a conseguire alcuni principali benefici: l'incremento della competitività del trasporto su ferro e il recupero dei tempi di percorrenza, l'ampliamento dell'offerta dei servizi ferroviari, il miglioramento degli standard di sicurezza;

il progetto, definito nel 2013 e che inizialmente prevedeva un finanziamento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, fu rivisto una prima volta in attuazione del *project Review* previsto nel del 2017 anche su richiesta della Regione siciliana per ridurre i disagi a seguito del crollo del viadotto autostradale Himera sulla A19 Catania-Palermo. Questa revisione prevedeva una Macrofase 1 con la realizzazione di un nuovo binario in completa variante tra Fiumetorto e Catenanuova (la tratta Catenanuova-Bicocca era prevista con un doppio binario completamente nuovo). Mentre la Macrofase 2 prevedeva l'adeguamento a STI, ammodernamento e velocizzazione del binario esistente. Con questa modifica il costo complessivo dell'opera scendeva a 5 miliardi e 600 milioni di euro;

con l'aggiornamento 2018, a seguito dello sviluppo delle progettazioni preliminari, il costo della Macrofase 1 saliva a 4 miliardi e 700 milioni, facendo diminuire il costo della Macrofase 2 e mantenendo inalterato il costo complessivo dell'opera. Queste modifiche dipendevano da correzioni progettuali dovute alla presenza di importanti frane e criticità idrauliche in alcuni lotti;

infine, con un ulteriore aggiornamento è stato definito lo Scenario 2019 a seguito di ulteriori approfondimenti progettuali, che hanno previsto un costo complessivo dell'opera pari a 6.016 miliardi di euro, con una Macrofase 1 che saliva a 5.608 miliardi e una Macrofase 2 che scendeva a 408 milioni;

l'opera ha l'obiettivo di uniformare tale direttrice agli standard europei e di

garantire a diversi poli urbani un moderno collegamento ferroviario metropolitano. Gli interventi previsti consentiranno riduzioni dei tempi di percorrenza, l'ammodernamento delle stazioni e la creazione e/o il miglioramento delle interconnessioni con le aree interne. In particolare il collegamento Catania-Palermo scenderà a 107' rispetto alle attuali 3 ore;

in base al decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014 (art. 1, comma 1), cosiddetto « Sblocca Italia », poi convertito in legge n. 164 dell'11 novembre 2014 (art. 1, comma 1), l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., è stato nominato Commissario per la realizzazione di alcune delle opere relative alle tratte ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina;

il PNRR rappresenta una occasione importante per recuperare i divari infrastrutturali tra le varie parti del paese ed in particolare la missione 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) prevede investimenti importanti che rafforzano le infrastrutture del Mezzogiorno, in particolare l'alta velocità ferroviaria, contribuendo anche a migliorare l'occupazione in tutta la catena logistica;

visto l'articolo 13-ter comma 1 del decreto-legge n. 73 del 25/05/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 106 del 23/07/2021, (cosiddetto Sostegni *bis*) recante « Disposizioni urgenti per il settore ferroviario », risulta un quadro finanziario diversificato tra risorse del CdP 2017-2021 e risorse del PNRR. In particolare, le risorse del PNRR sono distinte tra risorse aggiuntive (Nuovi progetti) pari a 412 milioni di euro, ovvero 317 milioni di euro per il Lotto 4° della 1^ macrofase del collegamento Palermo Catania e 95 milioni di euro per il lotto « Interramento linea per allungamento pista aeroporto di Fontanarossa » del progetto relativo al Nodo di Catania, e le cosiddette « risorse liberate » (Progetti in essere) pari a 1.123 milioni di euro, risorse che dovrebbero tornare nella disponibilità del Ministero;

sempre in riferimento alla situazione finanziaria, si evince che i « Fabbi-

sogni residui » sono pari a 408 milioni di euro per la 2^a macrofase del collegamento Palermo Catania e 651 milioni di euro per il lotto « Interramento della stazione di Catania Centrale e raddoppio della tratta Catania Centrale-Catania Acquicella », per entrambi questi ultimi due interventi sono in corso di esecuzione i relativi progetti di fattibilità tecnica ed economica;

nel parere della IX commissione trasporti sul PNRR, adottato nel marzo 2021, (e successivamente nella mozione votata dalla Camera) si sottolinea l'indicazione al governo che le risorse già stanziata ma liberate dagli investimenti del PNRR, vengano reinvestiti con la stessa destinazione territoriale,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare iniziative che prevedano ogni ulteriore possibile miglioramento dei progetti in via di definizione relativi ai lotti del progetto di raddoppio ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina, al fine di ottenere un vero e completo raddoppio del tracciato ferroviario;

a valutare l'opportunità di mantenere il vincolo territoriale delle risorse liberate, citate in premessa, relative ai lotti 3, 4b, 5, 6, del collegamento Catania-Palermo, affinché si possa completare nel più breve tempo possibile il finanziamento complessivo dell'opera, in base ai fabbisogni residui definiti ad oggi e alle possibili ulteriori risorse che potrebbero essere necessarie con la definizione dei progetti di fattibilità tecnica economica.

9/3278-AR/43. (Testo modificato nel corso della seduta) Perconti, Ficara, Varrica.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame, all'articolo 5, al fine di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le

risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge del 1° luglio 2021, n. 101, in coerenza con i relativi cronoprogrammi, nonché di promuovere e incrementare le attività di studio, di ricerca e di sviluppo nel settore della sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità, della innovazione tecnologica, organizzativa e dei materiali, assicurando, al contempo, nuove forme di intermodalità e di servizi di rete anche attraverso lo svolgimento di specifiche attività di natura formativa, istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili la struttura di missione, denominata Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità, la quale opera alle dirette dipendenze del Ministro,

considerato che:

è necessario perseguire gli obiettivi di rafforzamento della rete infrastrutturale nel Mezzogiorno ed è, in particolare, fondamentale dare seguito alla richiesta partita dai primi cittadini dei comuni dell'area irpina, volta a garantire il completamento dei collegamenti sull'asse Roma-Napoli-Bari, ponendo rimedio ad uno degli atavici problemi del Mezzogiorno ossia i collegamenti, in special modo fra il versante tirrenico e quello adriatico;

lo strategico collegamento della Manna-Camporeale è fondamentale per collegare un'area di importante rilievo economico come la Valle Ufita e per garantire l'intermodalità della nascente stazione Hirpinia. Tali lavori sull'infrastruttura stradale sono poi imprescindibili per garantire l'alleggerimento del traffico locale, già oggi congestionato, ed ancor di più per avere un sistema viario che permetta ai mezzi di arrivare e poter proseguire il cantiere, che al momento ha in quest'ambito un punto particolarmente critico. Un incremento dei fondi appare quindi necessario ed urgente,

per una migliore e più celere conclusione di un'opera di così elevato livello strategico,

impegna il Governo

ad adottare idonei provvedimenti normativi volti a garantire il proseguimento dei lavori della strada Manna-Camporeale e la loro più celere conclusione, considerata un'opera strategica non solo per lo sviluppo dell'Irpinia, ma anche collegamento indispensabile per il Mezzogiorno e fra il mare Tirreno ed Adriatico, nonché elemento imprescindibile per garantire l'intermodalità della nuova stazione « Hirpinia », anche prevedendo un ulteriore stanziamento di fondi ed il ricorso al commissariamento.

9/3278-AR/**44**. Maraia.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca 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;

l'articolo 12 prevede misure per rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni del Mezzogiorno e delle aree interne del Paese:

considerato che:

il superamento dei divari territoriali è possibile solo conferendo maggiori risorse al Mezzogiorno e incrementando la capacità di spesa degli enti locali;

il vincolo del 34 per cento delle risorse al Mezzogiorno serve ad evitare un ampliamento dei divari territoriali ma non ne favorisce una diminuzione;

i cambiamenti climatici rendono sempre più evidente la fragilità del territorio, soprattutto nel sud del Paese;

in fase di conversione del provvedimento in esame è stato approvato un emendamento che garantisce un vincolo di destinazione territoriale di almeno il 40 per cento per gli enti locali del Mezzogiorno per le risorse di cui all'articolo 1, comma 51 della legge n. 160 del 2019 relative alla progettazione di interventi di messa in sicurezza del territorio,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre un vincolo di destinazione territoriale per gli enti locali del Mezzogiorno di almeno il 40 per cento a partire dall'annualità 2022 per le risorse di cui all'articolo 1, comma 38 della legge n. 160 del 2019 per interventi di messa in sicurezza degli edifici pubblici e del territorio.

9/3278-AR/**45**. Varrica, Ficara.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 12, come modificato in sede referente, dispone norme volte a rilanciare e accelerare il processo di progettazione nei comuni di molte regioni del centro sud;

a seguito degli eventi sismici che hanno colpito molti comuni della città metropolitana di Catania nel dicembre 2018 è stato nominato il commissario Straordinario per la riparazione e la ricostruzione e la ripresa economica nei territori dei comuni interessati;

considerata l'urgenza di garantire la realizzazione delle opere individuate come urgenti e di particolare criticità, si rende opportuno attribuire al commissario straordinario, poteri in deroga così come già previsto per i commissari del sisma del centro Italia,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, al primo provvedimento utile, di estendere i poteri di ordinanza in deroga del commissario straordinario nominato per la ricostruzione dei

comuni della città metropolitana colpiti dagli eventi sismici del 2018, al fine di semplificare e accelerare la ricostruzione, nonché la ripresa economica nei territori dei comuni interessati.

9/3278-AR/**46**. Luciano Cantone.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame reca, tra le altre, disposizioni di modifica del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della strada): in particolare viene sostituito l'articolo 7, lettera *d*), per consentire al sindaco maggiori possibilità di riserva di posti di sosta, mediante propria ordinanza, e viene altresì ampliato il novero delle fattispecie per i veicoli dei quali è prevista la riserva dei posti;

secondo il registro epidemiologico regionale e nazionale le malattie infiammatorie croniche intestinali (M.I.C.I.), quali morbo di Crohn e colite ulcerosa, affliggono circa 200.000 italiani. Esse sono caratterizzate da un andamento cronico e recidivante e creano sovente la necessità di avere a disposizione un bagno;

nel giugno 2021 il Ministero della salute ha istituito un tavolo tecnico dedicato alle Malattie Infiammatorie Croniche Intestinali per risolvere i problemi dei pazienti affetti da queste malattie per i quali occorre programmazione, ricerca, formazione, oltre che vicinanza e ascolto, al fine di migliorare diagnosi e terapie;

a fine luglio 2021 il tavolo si è riunito e sono state individuate come priorità l'aggiornamento dei livelli essenziali di assistenza (LEA), la ridefinizione dei percorsi diagnostici terapeutici assistenziali (PDTA) anche a seguito di confronto con le regioni, la definizione di un registro nazionale di patologia anche integrato con un registro pediatrico, il dare continuità all'esperienza della telemedicina su tutto il territorio nazionale come buona pratica, la formazione medica;

a più riprese le associazioni di sostegno ai pazienti affetti da M.I.C.I. hanno

sottolineato le innegabili ricadute positive sulla vita sociale delle persone affette da M.I.C.I. della possibilità di poter parcheggiare nelle immediate vicinanze di servizi igienico-sanitari;

negli ultimi anni sono altresì nati programmi applicativi (cosiddetta app) che aiutano i pazienti affetti da M.I.C.I. a localizzare servizi igienico – sanitari più prossimi alla loro posizione,

impegna il Governo

a prevedere nel primo provvedimento utile la possibilità anche per le persone affette da malattie infiammatorie croniche intestinali (M.I.C.I.) di poter disporre di spazi di sosta temporanei dedicati in prossimità di strutture igienico – sanitarie o di attività commerciali con servizi igienico-sanitari.

9/3278-AR/**47**. Masi.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 2 reca disposizioni in materia di sicurezza delle infrastrutture autostradali. Nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione in sede referente alla Camera (presso le Commissioni riunite VIII-Ambiente e IX-Trasporti e telecomunicazioni), si è discusso della questione dei pedaggi sulle tratte A24-A25 sotto un duplice profilo: la necessità di congelare gli aumenti della tratta autostradale citata; di porre un rimedio definitivo alla ingiusta vessazione sui cittadini romani che debbono attraversare giornalmente i tratti urbani dell'autostrada;

per quanto riguarda il primo profilo, con gli emendamenti 2.17 e 2.19, è stata approvata la proroga della sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 (comma 2-bis). Il comma 2-bis, introdotto in sede referente infatti, proroga fino al 31 dicembre 2021 la sospensione degli incrementi delle tariffe di pedaggio delle autostrade A24 e A25 che altrimenti sarebbe scaduto il 31 ottobre 2021, previsto (dall'art. 9-tri-

cies semel, comma 1, del decreto-legge n. 123 del 2019) nelle more della procedura contemplata dal comma 183 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012 e finalizzata alla rinegoziazione con la società concessionaria delle condizioni di concessione;

nella rinegoziazione o comunque nel primo provvedimento utile, dovrà essere necessariamente trattato invece il secondo profilo citato, ossia l'attraversamento dei tratti urbani della A24, difatti il cosiddetto tratto urbano dell'autostrada A24 rappresenta un'iniqua esazione verso i cittadini romani;

la precedente amministrazione di Roma Capitale e la concessionaria Strada dei Parchi hanno costituito un tavolo di coordinamento per iniziative a favore di una sempre migliore integrazione delle rispettive competenze, nella direzione del servizio al Cittadino. Il « tratto urbano » è costituito dal tracciato autostradale che va dalla Barriera di Roma Est dell'A24 (situata in corrispondenza della località Lunghezza) alla fine delle competenze autostradali coincidenti con l'innesto sulla Tangenziale Est all'altezza del Cimitero del Verano. Il tratto, da un punto di vista di gestione autostradale, è operato come un sistema « aperto » sul quale, cioè, il pedaggio viene raccolto in corrispondenza della Barriera di Roma Est e dei tre caselli presenti sul tratto urbano: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. Questo assetto si traduce nel fatto che per chi abita o lavora nei Municipi IV, V e VI del Comune di Roma, gli spostamenti locali giornalieri sono soggetti al pagamento del pedaggio. Nel corso degli anni sono state frequenti e numerose le richieste, da parte degli interessati, di modificare questo assetto;

il tavolo di coordinamento tra Roma Capitale e Strada dei Parchi ha dunque impostato un progetto in grado di supportare in modo selettivo i pendolari urbani di Roma nei propri spostamenti giornalieri eliminando il relativo pedaggio e favorendo quindi l'utilizzo dell'autostrada, a vantag-

gio anche del decongestionamento delle vie consolari,

impegna il Governo

a proseguire, per quanto di competenza, il percorso intrapreso dalla precedente amministrazione comunale, volto ad agevolare la mobilità dei residenti di Roma Capitale che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, prevedendo l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana concernente la concessione autostradale A24-A25.

9/3278-AR/48. Francesco Silvestri.

La Camera,

il provvedimento in esame prevede, all'articolo 1-*bis*, nuove norme in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica che si inseriscono in un quadro normativo ancora in fase di sperimentazione;

a giugno 2021, in Italia erano attivi circa 42.000 monopattini elettrici in *sharing*, gestiti da 10 operatori che svolgono il servizio in circa 40 città, in collaborazione con le relative Amministrazioni Comunali;

il settore, formato per lo più da start-up innovative, dà lavoro a circa 2000 dipendenti in Italia, per lo più giovani, e ha prodotto e attratto investimenti nel nostro Paese per circa 50 milioni di euro;

nel 2020, nonostante i *lockdown* dovuti alla pandemia, il settore ha registrato oltre 7 milioni di noleggi, a testimonianza dell'interesse suscitato da questo nuovo tipo di mobilità, usato in ambito urbano soprattutto per brevi spostamenti al posto dell'autovettura e come soluzione di primo/ultimo miglio per spostamenti interconnessi con il trasporto pubblico;

complessivamente, è un settore che può vantare non solo risultati in termini di mobilità, ma anche di sostenibilità: soltanto considerando le corse effettuate, si possono stimare infatti circa 2 milioni di kg di CO₂ risparmiati rispetto a quelli emessi

per percorrere gli stessi chilometri con un autoveicolo di media cilindrata;

con le nuove norme introdotte si prevede poi, a partire dal 1° luglio 2022, l'obbligo di commercializzare nuovi monopattini a propulsione prevalentemente elettrica dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Tale dicitura potrebbe creare non pochi dubbi interpretativi e applicativi con riferimento al concetto di « commercializzati », in quanto non si comprende se la norma si riferisce solo ai monopattini elettrici di nuova produzione o anche a quelli già in circolazione che vengono venduti a privati;

a ciò si aggiunga che il termine del 1° luglio 2022 fissato per la dotazione di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote dei monopattini elettrici non consentirà agli operatori e ai produttori del settore di progettare nuovi veicoli con le prescritte modifiche costruttive in così poco tempo;

il divieto di sosta dei monopattini sui marciapiedi potrebbe inoltre creare, soprattutto nelle grandi città, problemi di parcheggio per gli altri veicoli, mentre un monitoraggio della sosta « a fine corsa » e maggiore elasticità nel parcheggio dei monopattini ne agevolerebbero certamente l'utilizzo, nel rispetto del decoro urbano e del servizio offerto agli utenti;

sarebbe, pertanto, utile in vista del termine della fase di sperimentazione sull'uso e la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica creare una normativa completa, organica e permanente, in sostituzione dell'attuale regime « temporaneo », anche al fine di dare stabilità e certezze al settore, ossia quei requisiti indispensabili per pianificare investimenti sia in termini di risorse che di tecnologie,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di prevedere una proroga, al 1° gennaio 2023 del termine per l'introduzione delle modifiche costruttive

previste dal nuovo articolo 1-ter del decreto in esame, per consentire agli operatori del settore di adeguare i mezzi da immettere in circolazione in tempi ragionevoli.

9/3278-AR/49. De Lorenzis.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 6 prevede disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

in sede referente, al medesimo articolo è stata introdotta una disposizione che autorizza l'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) a istituire cinque unità di livello dirigenziale di prima fascia, da selezionare – in prima applicazione – con concorso per titoli ed esami in seguito stralciata sulla base dei rilievi della Ragioneria generale dello Stato;

il decreto legislativo n. 250 del 25 luglio 1997 istitutivo dell'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ha dotato l'ente, vigilato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), di una forte autonomia ed indipendenza finalizzata allo svolgimento di delicati compiti in materia di sicurezza, controllo del trasporto aereo e tutela dei diritti del passeggero. Il decreto istitutivo in argomento, infatti, attribuisce all'ENAC un elevato grado di autonomia sotto il profilo regolamentare, organizzativo, amministrativo e patrimoniale, contabile e finanziario, grazie ai quali l'Ente è riuscito a promuovere lo sviluppo del settore dell'aviazione civile ed ha potuto svolgere pienamente i propri compiti istituzionali garantendo in modo particolare la sicurezza del trasporto aereo e i diritti dei passeggeri;

al fine di presidiare al meglio lo sviluppo del trasporto aereo in questa delicata fase di ripartenza, con legge 30 dicembre 2020, n. 178, l'ENAC è stato autorizzato ad incrementare la propria dotazione organica assumendo 10 unità di personale di livello dirigenziale non generale, 151 unità di personale appartenente alla

prima qualifica professionale, 145 unità di personale appartenente al ruolo tecnico-ispettivo e 72 ispettori di volo;

L'evoluzione del settore del trasporto aereo, caratterizzato negli anni recenti da fenomeni di forte integrazione e stretta collaborazione tra le diverse Autorità regolatorie in campo europeo, nonché dalla necessità di mettere in campo politiche di rilancio del settore dopo la crisi del 2020 generata dalla pandemia COVID-19, necessitano di una struttura organizzativa dotata degli strumenti necessari per operare con un elevato grado di autonomia e tempestività;

in tal senso, l'emendamento 6.6. Serritella al provvedimento in oggetto, identico agli emendamenti 6. 8. Gariglio, Morassut, Andrea Romano, 6. 5. Sozzani, mirava a dotare l'ENAC di dirigenti di prima fascia nell'ambito della dotazione dirigenziale rideterminata a seguito della legge n. 178 del 2020. L'emendamento proposto era quindi coerente con l'articolo 23, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, disponendo quest'ultimo, al comma 1, che in ogni amministrazione dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, fosse istituito il ruolo dei dirigenti che si articola nella prima e nella seconda fascia, con lo scopo di garantire una *governance* funzionale alla realizzazione delle finalità istituzionale di ogni singola Amministrazione;

tale previsione avrebbe posto l'ENAC nelle stesse condizioni organizzative delle altre Pubbliche Amministrazioni, istituendo una effettiva filiera di coordinamento e controllo da parte delle figure dirigenziali apicali nei confronti della dirigenza di linea, anche al fine di consolidare e attuare quelli che sono i compiti principali svolti dall'ENAC in ambito di sicurezza (intesa nella duplice significato di *safety* e *security*), nella tutela dei diritti del passeggero, intesa anche come qualità dei servizi offerti e presidiati a livello locale dalle Direzioni Aeroportuali, anche allo scopo di una chiara assunzione diretta di responsabilità in capo alle figure apicali dell'ENAC

a tutto vantaggio degli operatori economici del settore del trasporto aereo,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre la disciplina di cui in premessa già nella legge di bilancio, previa puntuale quantificazione degli oneri finanziari.

9/3278-AR/50. Scagliusi, Serritella.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti, della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

in particolare all'articolo 1, sono presenti disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e tra queste dovrebbe rientrare una norma che risolva la grave problematica della mancanza di esaminatori di guida;

da diversi anni, infatti, si registra carenza di personale in servizio presso gli uffici della Motorizzazione civile adibito alla funzione di esaminatore; tale situazione è stata ancor più aggravata dall'attuazione, nei mesi passati, delle misure di contenimento dell'emergenza da COVID-19;

è di estrema importanza incrementare in breve tempo il numero di tali esaminatori, così da far fronte alle pressanti richieste degli utenti e di consentire la conclusione degli esami per la patente in tempi brevi ed al di sotto dei termini di validità del foglio rosa;

una soluzione potrebbe essere quella di estendere a tutto il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS) ed anche ad altri soggetti della pubblica amministrazione indi-

viduati con decreto ministeriale, la possibilità di diventare esaminatori di guida, modificando il comma 3 dell'articolo 121 del codice della strada che limita tale possibilità solo al personale del dipartimento trasporti terrestri,

impegna il Governo

a prevedere, in uno dei prossimi provvedimenti all'esame, che possano diventare esaminatori tutti i dipendenti del MIMS ed anche ad altri soggetti della pubblica amministrazione, debitamente formati e individuati con decreto ministeriale, al fine di ridurre l'arretrato in materia di svolgimento delle prove per il conseguimento delle abilitazioni di guida e scongiurare la grande carenza di organico nella mansione.

9/3278-AR/51. Rotelli, Silvestroni, Carretta, Ciaburro.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti, della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

in particolare all'articolo 1, sono presenti disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e tra queste dovrebbe rientrare una norma che risolva la grave problematica della mancanza di esaminatori di guida;

da diversi anni, infatti, si registra carenza di personale in servizio presso gli uffici della Motorizzazione civile adibito alla funzione di esaminatore; tale situazione è stata ancor più aggravata dall'attuazione, nei mesi passati, delle misure di contenimento dell'emergenza da COVID-19;

è di estrema importanza incrementare in breve tempo il numero di tali es-

aminatori, così da far fronte alle pressanti richieste degli utenti e di consentire la conclusione degli esami per la patente in tempi brevi ed al di sotto dei termini di validità del foglio rosa;

una soluzione potrebbe essere quella di estendere a tutto il personale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (MIMS) ed anche ad altri soggetti della pubblica amministrazione individuati con decreto ministeriale, la possibilità di diventare esaminatori di guida, modificando il comma 3 dell'articolo 121 del codice della strada che limita tale possibilità solo al personale del dipartimento trasporti terrestri,

impegna il Governo

a prevedere, in uno dei prossimi provvedimenti all'esame, che possano diventare esaminatori tutti i dipendenti del MIMS debitamente formati.

9/3278-AR/51. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Rotelli, Silvestroni, Carretta, Ciaburro.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti, della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

in particolare all'articolo 1, sono presenti disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti; riteniamo che tra queste disposizioni dovrebbe rientrare anche una norma che risolva il problema della carenza di colonnine di ricarica auto nei centri storici;

gli utenti della strada lamentano ormai da tempo l'impossibilità di provvedere alla ricarica delle proprie autovetture

elettriche perché i centri storici o le aree sottoposte a vincolo paesaggistico, culturale e architettonico di molte città sono spesso sprovviste delle apposite colonnine/ricarica;

sarebbe necessario provvedere al più presto a una semplificazione dei permessi per l'installazione di tali infrastrutture di ricarica; si ritiene, infatti, che tale installazione debba essere considerata un'opera di urbanizzazione primaria e rientrare tra gli interventi esclusi (totalmente o parzialmente) dall'autorizzazione paesaggistica,

impegna il Governo

a prevedere, in uno dei prossimi provvedimenti all'esame, che l'installazione delle colonnine di ricarica per le auto elettriche, nei centri storici e nelle aree soggette a vincolo paesaggistico/architettonico, sia considerata opera di urbanizzazione primaria e possa rientrare tra gli interventi esclusi da autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata.

9/3278-AR/**52**. Frassinetti, Rachele Silvestri, Foti, Butti, Silvestroni, Rotelli, Carretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra l'altro, disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza in materia di trasporti e circolazione stradale, e che l'articolo 1, in particolare reca una serie di modifiche alle norme che regolano il codice della strada;

le cinture di sicurezza costituiscono un fondamentale presidio di sicurezza per i chi conduce e chi è trasportato su un veicolo a motore;

la legislazione vigente non prevede l'obbligo per gli scuolabus di essere muniti di cinture di sicurezza;

nel testo unificato approvato per l'aula dalla commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei depu-

tati, in data 11 luglio 2019 in materia di modifiche al codice della strada, era stato introdotto l'obbligo per gli scuolabus di dotarsi di cinture di sicurezza entro il primo gennaio 2024;

nel parere approvato dalla commissione bilancio della Camera dei deputati in data 4 marzo 2020 una delle condizioni inserire ha previsto una modifica migliorativa della disposizione sopra citata anticipando al 1° gennaio 2022 l'obbligo di cinture per gli scuolabus, quantificando l'onere della misura in 2,5 milioni di euro per il medesimo anno e individuandone la copertura sul fondo speciale di conto capitale, iscritto ai fini del bilancio 2020-2022 nell'ambito del programma fondi di riserva e speciali della missione fondi da ripartire dello stato di previsione del ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2020, utilizzando l'accantonamento relativo al ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

l'introduzione dell'obbligo per gli scuolabus di dotarsi di cinture di sicurezza non è stato possibile nel provvedimento in esame, pur in presenza di una volontà politica molto ampia, per motivazioni di natura tecnica legate all'indisponibilità di risorse finanziarie con cui coprire il relativo onere,

impegna il Governo

al fine di garantire pienamente la sicurezza dei passeggeri degli scuolabus, a prevedere l'introduzione dell'obbligo per i suddetti veicoli di dotarsi di cinture di sicurezza, con la prossima legge di bilancio.

9/3278-AR/**53**. Rosso, Baldelli, Caon, Pentangelo, Siracusano, Sozzani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca una serie di modifiche al codice della strada;

il preavviso di notifica rilasciato da chi accerta le violazioni al codice della

strada è una prassi ma non un obbligo previsto dalla legge,

impegna il Governo

a intervenire al più presto con misure atte a garantire che, nei casi di violazione al divieto di sosta, il trasgressore possa avere pronta conoscenza della sanzione e provvedere con immediatezza al pagamento della stessa senza l'aggravio dei costi di notifica.

9/3278-AR/**54**. Baldelli, Caon, Pentangelo, Rosso, Siracusano, Sozzani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca una serie di modifiche al codice della strada;

il preavviso di notifica rilasciato da chi accerta le violazioni al codice della strada è una prassi ma non un obbligo previsto dalla legge,

impegna il Governo

a valutare di avviare uno studio di fattibilità finalizzato all'individuazione di una procedura che, per qualsiasi violazione contestata a veicolo fermo, possa consentire al trasgressore di avere pronta conoscenza della sanzione e di poter provvedere con immediatezza al pagamento della stessa senza l'aggravio dei costi di notifica.

9/3278-AR/**54**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Baldelli, Caon, Pentangelo, Rosso, Siracusano, Sozzani.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'audizione svolta presso le commissioni congiunte Ambiente e Trasporti lo scorso 4 agosto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in merito all'ipotesi di realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, dello stretto di Messina ha avanzato l'ipotesi di procedere alla realizzazione di un

nuovo progetto di fattibilità tecnica entro la primavera dell'anno 2022;

allo stato esiste già da tempo un progetto per la realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, dello stretto di Messina, del quale sarebbe opportuno conoscere i tempi tecnici necessari ad un suo aggiornamento,

impegna il Governo

in merito alla realizzazione di un collegamento stabile, viario e ferroviario, dello stretto di Messina, ad informare le commissioni parlamentari competenti, in tempi ragionevoli, sulle tempistiche richieste per l'aggiornamento del progetto già esistente e su quelle richieste dalla realizzazione di un nuovo progetto di fattibilità tecnica, indicando anche l'allocazione delle risorse a tal fine disponibili in bilancio.

9/3278-AR/**55**. Siracusano, Prestigiacomo.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5, comma 4, della legge n. 120 del 2010 ha autorizzato la pubblicità luminosa per conto terzi sui veicoli sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), dando mandato al governo di modificare, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della predetta legge, l'articolo 57 del regolamento attuativo del codice della strada;

l'attuazione della disposizione sopracitata non è mai avvenuta. Nonostante ciò, per circa un decennio, la circolazione dei veicoli con pubblicità per conto terzi è stata di fatto tollerata, fino all'emanazione di una circolare del Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno, del 3 febbraio 2020, che ha recato un'interpretazione maggiormente restrittiva della normativa vigente;

a seguito di tale nuova interpretazione la maggior parte delle associazioni di volontariato ha dovuto rinunciare a far circolare i propri veicoli con l'esposizione della pubblicità per conto terzi al fine di evitare sanzioni, con grave danno per i propri associati;

la vicenda è stata segnalata con l'atto di sindacato ispettivo n. 2-00648 al Governo *pro tempore* che, nella risposta fornita ha assicurato di essere consapevole di quanto segnalato nell'interpellanza e che si era già attivato per la modifica dell'articolo 57 del regolamento di attuazione e di esecuzione del codice della strada, nel senso indicato dall'articolo 5, comma 4, della legge 29 luglio 2010, n. 120, che non ha ancora trovato attuazione. Ribadendo che era intendimento del governo procedere nel senso, già chiaramente delineato dal legislatore con la disposizione citata, puntualmente rivolta alla disciplina della pubblicità non luminosa per conto terzi sui veicoli appartenenti, tra l'altro, alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale;

il 29 settembre 2020 la commissione trasporti della Camera ha approvato all'unanimità la risoluzione 7-00494 che impegnava il governo a dare attuazione all'articolo 5 comma 4 della legge n. 120 del 2020;

l'impegno recato dalla lettera *o*) dell'ordine del giorno 9/03072/020 prevedeva di consentire in via transitoria la pubblicità non luminosa per conto di terzi anche sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato e alle associazioni sportive dilettantistiche, in attuazione della risoluzione 7-00494 approvata all'unanimità dalla IX Commissione il 29 settembre 2020;

a differenza della quasi totalità degli impegni del citato ordine del giorno, recepite nelle disposizioni recate dall'articolo 1 del provvedimento in esame, quello relativo alla lettera *o*) non è stato tradotto in norma, venendo meno ad un impegno politico tra i gruppi parlamentari e il Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili;

sull'emendamento 1.141 nel corso dell'esame in sede referente il governo ha chiesto l'invito al ritiro, venendo meno ancora una volta, non solo all'attuazione di una norma di legge approvata ormai da oltre undici anni, ma anche alla possibilità di introdurre una disposizione di applicazione transitoria di tale normativa,

impegna il Governo

nel pieno rispetto della volontà parlamentare espressa con l'approvazione unanime della risoluzione 7-00494, ad attuare quanto prima la disposizione di cui all'articolo 5, comma 4, della legge n. 120 del 2010 autorizzando la pubblicità luminosa per conto terzi sui veicoli sui veicoli appartenenti alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), alle associazioni di volontariato e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento ai fini sportivi rilasciato dal Comitato olimpico nazionale italiano (CONI).

9/3278-AR/56. Versace, Baldelli, Rosso, Pentangelo, Sozzani, Novelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti;

dai dati ISTAT emerge che nel 2020 si sono registrati in Italia 2.395 decessi e 159.249 feriti correlabili a incidenti stradali, in calo rispettivamente del 24,5 per cento e del 34 per cento, conseguenza dei 118.298 sinistri, anch'essi in diminuzione rispetto al 2019 (-31,3 per cento);

tale calo, peraltro comune a tutti i Paesi dell'Unione europea, è conseguenza diretta della drastica riduzione della circolazione stradale a seguito del confinamento dovuto alla pandemia;

con il progressivo ritorno alla normalità i dati relativi agli incidenti stradali sono destinati ragionevolmente ad aumentare rispetto al 2020;

è pertanto opportuno intervenire in materia di sicurezza stradale per evitare di rendere costante e progressivo il numero di incidenti e di feriti e deceduti ad essi conseguenti;

il Piano nazionale della sicurezza stradale, istituito dalla legge 17 maggio 1999, n. 144, non risulta effettivamente attuato;

in alcuni Paesi europei è stata istituita un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale che, coordinando e promuovendo interventi in materia, è stata parte attiva nella diminuzione dei sinistri gravi;

l'Unione europea ha fissato l'obiettivo della riduzione del 50 per cento del numero di vittime da sinistri stradali entro il 2030,

impegna il Governo:

a istituire una struttura tecnica che gestisca in modo unitario tutta la materia della sicurezza stradale, già realtà nella maggior parte dei Paesi membri dell'Unione europea che da tempo hanno istituito apposite strutture, con ciò recependo e rilanciando il Piano nazionale della sicurezza stradale istituito dalla legge 17 maggio 1999, n. 144;

a promuovere e implementare iniziative in ambito scolastico sin dalla scuola primaria, incentrati sulla conoscenza e il rispetto del Codice della Strada e sulla consapevolezza e responsabilità necessarie quando ci si mette alla guida.

9/3278-AR/**57**. Novelli, D'Attis, Pentangelo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti;

dai dati ISTAT emerge che nel 2020 si sono registrati in Italia 2.395 decessi e 159.249 feriti correlabili a incidenti stra-

dali, in calo rispettivamente del 24,5 per cento e del 34 per cento, conseguenza dei 118.298 sinistri, anch'essi in diminuzione rispetto al 2019 (-31,3 per cento);

tale calo, peraltro comune a tutti i Paesi dell'Unione europea, è conseguenza diretta della drastica riduzione della circolazione stradale a seguito del confinamento dovuto alla pandemia;

con il progressivo ritorno alla normalità i dati relativi agli incidenti stradali sono destinati ragionevolmente ad aumentare rispetto al 2020;

è pertanto opportuno intervenire in materia di sicurezza stradale per evitare di rendere costante e progressivo il numero di incidenti e di feriti e deceduti ad essi conseguenti;

il Piano nazionale della sicurezza stradale, istituito dalla legge 17 maggio 1999, n. 144, non risulta effettivamente attuato;

in alcuni Paesi europei è stata istituita un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale che, coordinando e promuovendo interventi in materia, è stata parte attiva nella diminuzione dei sinistri gravi;

l'Unione europea ha fissato l'obiettivo della riduzione del 50 per cento del numero di vittime da sinistri stradali entro il 2030,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di promuovere e implementare iniziative in ambito scolastico sin dalla scuola primaria, incentrati sulla conoscenza e il rispetto del Codice della Strada e sulla consapevolezza e responsabilità necessarie quando ci si mette alla guida.

9/3278-AR/**57**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Novelli, D'Attis, Pentangelo.

La Camera,

premesso che:

nell'articolo 158 del Codice della Strada introdotto con il decreto legislativo

30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la materia della fermata e della sosta dei veicoli, alla lettera *g*) del comma 2 si sanciva che la sosta è vietata « negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli »;

al comma 5 del soprammenzionato articolo si determinava che « chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere *d*), *g*) e *h*) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e (da euro 87 a euro 344) per i restanti veicoli »;

con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 cosiddetto « Decreto Infrastrutture » è stato previsto l'inserimento del comma 4-*bis* all'articolo 158 del Codice della Strada, che punisce chi viola le disposizioni del comma 2 lettera *g*) dello stesso articolo, stabilendo che « chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera *g*), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli »;

si segnala la persistenza di un'interpretazione secondo cui non sarebbe sanzionabile il veicolo in sosta in corrispondenza degli scivoli o rampe se esse risultino prive di segnaletica orizzontale o verticale,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di inserire un'ulteriore norma che chiarisca definitivamente come la sola presenza di infrastrutture quali scivoli o raccordi tra marciapiedi sia sufficiente per comminare una sanzione per divieto di sosta sulla base dell'articolo 158, comma 2, lettera *g*), senza bisogno della presenza di segnaletica orizzontale o verticale.

9/3278-AR/58. Spena.

La Camera,

premesso che:

l'utilizzo del casco rappresenta un fondamentale presidio di sicurezza per chi conduce o circola su veicoli a due ruote;

nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto l'articolo 1-*ter* in materia di circolazione di monopattini a propulsione elettrica, che reca disposizioni che aumentano la sicurezza e regolano in maniera più puntuale la circolazione e la sosta di tali veicoli,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di individuare, nell'ambito delle risorse disponibili, le forme più idonee di monitoraggio sui dati relativi all'incidentalità dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sulla base dei quali valutare l'eventuale estensione a tutti i conducenti dell'obbligo di indossare il casco.

9/3278-AR/59. Sozzani, Rosso.

La Camera,

premesso che:

l'utilizzo del casco rappresenta un fondamentale presidio di sicurezza per chi conduce o circola su veicoli a due ruote;

nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto l'articolo 1-*ter* in materia di circolazione di monopattini a propulsione elettrica, che reca disposizioni che aumentano la sicurezza e regolano in maniera più puntuale la circolazione e la sosta di tali veicoli,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di individuare, nell'ambito delle risorse disponibili, le forme più idonee di monitoraggio sui dati relativi all'incidentalità dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

9/3278-AR/59. (Testo modificato nel corso della seduta) Sozzani, Rosso.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame contiene significative modifiche al Codice della strada;

per gli accordi vigenti tra i paesi membri, la patente di guida conseguita in uno di essi ha validità in tutti i paesi dell'Unione, inclusa quindi – fino alla cosiddetta Brexit – quella rilasciata dalla competente autorità britannica;

dopo la Brexit l'Italia ha consentito provvisoriamente ai possessori di una patente di guida rilasciata dal Regno Unito di circolare nel territorio italiano fino al 31 dicembre 2021, ma in assenza di ulteriori provvedimenti, dal 1° gennaio 2022 questo non sarà più possibile, mettendo in grave difficoltà migliaia di cittadini italiani, europei, britannici, che sono rimpatriati o che si sono stabiliti nel nostro paese a seguito della Brexit;

in mancanza di un accordo bilaterale, questi cittadini saranno obbligati a sostenere nuovamente l'esame, nonostante abbiano già certificato la loro idoneità di guida;

il periodo transitorio doveva servire per consentire a questi cittadini di effettuare gli esami, ma come riporta il *Sole24Ore* del 24 ottobre 2021 citando i dati della federazione europea delle autoscuole, la pandemia ha comportato un raddoppiamento dei tempi in Italia, portandolo a circa 17 mesi in media, a causa della cronica mancanza di personale nella Motorizzazione;

il 30 settembre 2021, il Sottosegretario Benedetto Della Vedova rispondendo a una interrogazione sul tema, ha dichiarato che il negoziato tra Italia e Regno Unito per giungere a un accordo bilaterale era all'epoca in fase avanzata,

impegna il Governo

a definire l'accordo bilaterale di cui in premessa entro la fine dell'anno e qualora non fosse possibile a prorogare di ulteriori

6 mesi la validità delle patenti britanniche per la circolazione sul territorio italiano.

9/3278-AR/60. Ungaro, Schirò, Siragusa, Fusacchia.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame contiene significative modifiche al Codice della strada;

per gli accordi vigenti tra i paesi membri, la patente di guida conseguita in uno di essi ha validità in tutti i paesi dell'Unione, inclusa quindi – fino alla cosiddetta Brexit – quella rilasciata dalla competente autorità britannica;

dopo la Brexit l'Italia ha consentito provvisoriamente ai possessori di una patente di guida rilasciata dal Regno Unito di circolare nel territorio italiano fino al 31 dicembre 2021, ma in assenza di ulteriori provvedimenti, dal 1° gennaio 2022 questo non sarà più possibile, mettendo in grave difficoltà migliaia di cittadini italiani, europei, britannici, che sono rimpatriati o che si sono stabiliti nel nostro paese a seguito della Brexit;

in mancanza di un accordo bilaterale, questi cittadini saranno obbligati a sostenere nuovamente l'esame, nonostante abbiano già certificato la loro idoneità di guida;

il periodo transitorio doveva servire per consentire a questi cittadini di effettuare gli esami, ma come riporta il *Sole24Ore* del 24 ottobre 2021 citando i dati della federazione europea delle autoscuole, la pandemia ha comportato un raddoppiamento dei tempi in Italia, portandolo a circa 17 mesi in media, a causa della cronica mancanza di personale nella Motorizzazione;

il 30 settembre 2021, il Sottosegretario Benedetto Della Vedova rispondendo a una interrogazione sul tema, ha dichiarato che il negoziato tra Italia e Regno Unito per giungere a un accordo bilaterale era all'epoca in fase avanzata,

impegna il Governo

a definire l'accordo bilaterale di cui in premessa entro la fine dell'anno e qualora

non fosse possibile a prorogare di almeno ulteriori 6 mesi la validità delle patenti britanniche per la circolazione sul territorio italiano.

9/3278-AR/**60**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Ungaro, Schirò, Siragusa, Fusacchia.

La Camera,

premesso che:

l'Atto Camera 3278 reca 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;

tutti i gruppi parlamentari hanno presentato diverse proposte emendative volte alla modifica della disciplina dei servizi di noleggio con conducente;

l'iniziativa emendativa trasversale mostra come la legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ossia la legge 15 gennaio 1992, n. 21 abbia subito, nel corso degli ultimi due anni, una serie di interventi modificativi eterogenei e che non hanno consentito la formulazione di una chiara disciplina di settore;

ancora, nel medesimo periodo, si sono susseguite una serie di pronunce giurisprudenziali, del giudice amministrativo e della Corte costituzionale, che hanno introdotto ulteriori elementi di eterogeneità nell'interpretazione della normativa di riferimento;

il settore del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea è già stato oggetto di una delega, nell'ambito della legge 4 agosto 2017, n. 124, mai esercitata dal Governo e che appare assolutamente necessario procedere ad una re-

visione complessiva della legge quadro di riferimento,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di provvedere, nell'ambito dell'annunciato disegno di legge annuale sulla concorrenza, ad una revisione della disciplina di settore, anche valutando la riviviscenza delle delega già presente, ancorché inattuata, nell'ambito della legge 4 agosto 2017, n. 124.

9/3278-AR/**61**. Nobili.

La Camera,

premesso che:

l'Atto Camera 3278 reca 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;

tutti i gruppi parlamentari hanno presentato diverse proposte emendative volte alla modifica della disciplina dei servizi di noleggio con conducente;

l'iniziativa emendativa trasversale mostra come la legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ossia la legge 15 gennaio 1992, n. 21 abbia subito, nel corso degli ultimi due anni, una serie di interventi modificativi eterogenei e che non hanno consentito la formulazione di una chiara disciplina di settore;

ancora, nel medesimo periodo, si sono susseguite una serie di pronunce giurisprudenziali, del giudice amministrativo e della Corte costituzionale, che hanno introdotto ulteriori elementi di eterogeneità nell'interpretazione della normativa di riferimento;

il settore del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea

è già stato oggetto di una delega, nell'ambito della legge 4 agosto 2017, n. 124, mai esercitata dal Governo e che appare assolutamente necessario procedere ad una revisione complessiva della legge quadro di riferimento,

impegna il Governo

a valutare di procedere, nel primo provvedimento utile, ove ne ricorrano le condizioni, ad una revisione della disciplina di settore.

9/3278-AR/**61**. (Testo modificato nel corso della seduta) Nobili.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti, andando a modificare in più parti il codice della strada;

già in occasione del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, (cosiddetto decreto semplificazioni), con l'articolo 49, comma 5-ter, lettera p), sono state operate diverse modifiche al predetto codice, in particolare relativamente all'articolo 180, comma 4, con cui si è esteso ai mezzi con facoltà di acquisto in *leasing*, la possibilità che la carta di circolazione sia sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo;

la facoltà prevista dall'articolo 180, comma 4, consiste nella possibilità di autenticare fotocopia del documento di circolazione tramite produzione di una copia conforme del documento ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, al fine di sostituire l'originale presente a bordo del veicolo, con una fotocopia autenticata del medesimo documento di circolazione;

tale facoltà rappresenta una indubbia semplificazione amministrativa, che però non si applica al locatario in *leasing* su cui

dunque incombe un onere burocratico che appare ingiustificato e discriminatorio,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di prevedere, nel primo provvedimento utile, l'estensione della facoltà prevista dall'articolo 180, comma 4, del codice della strada al locatario in *leasing*, al fine di dare piena attuazione alla semplificazione introdotta da tale norma sul piano amministrativo e burocratico.

9/3278-AR/**62**. Moretto.

La Camera,

premesso che:

nel corso degli ultimi anni si è largamente affermata la pratica dello smantellamento e del riciclaggio dei materiali di costruzione delle navi a fine vita. Tale attività si svolge essenzialmente presso alcune nazioni del sud-est asiatico, in siti carenti delle norme di sicurezza e di salvaguardia della salute umana ed ambientale, a causa dell'aumento del prezzo dell'acciaio, del rame e dei metalli provenienti da rottamazione, del bassissimo costo e la vasta disponibilità della manodopera ivi reclutata, della carenza di norme a tutela dell'ambiente e della salute umana;

tale situazione limita lo sviluppo in quelle aree geografiche di strutture industriali cantieristiche idonee alla corretta demolizione e riciclaggio ecocompatibile delle navi;

il Regolamento del 20 novembre 2013, n. 1257, entrato in vigore il 30 dicembre 2013, nasce con lo scopo di ridurre, prevenire e, dove possibile, eliminare gli incidenti, e altri effetti negativi sulla salute umana e sull'ambiente causati dal riciclaggio delle navi. Esso, infatti, stabilisce una serie di norme volte a rafforzare la sicurezza e la protezione durante l'intero ciclo di vita della nave, con una particolare attenzione per i rifiuti pericolosi provenienti da tale riciclaggio, in modo tale che la loro gestione sia compatibile con le norme ecologiche. Il suddetto Regolamento si pre-

figge, inoltre, di facilitare la ratifica della Convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente;

nel quinquennio 2015-2020 sono state trentasei le navi italiane demolite. In via prudenziale si stima che l'introduzione del contributo a fondo perduto finalizzato al riciclaggio delle navi, destinato alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 162, comma 2, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 possa incrementare le demolizioni del 150 per cento nel quinquennio 2022-2026,

impegna il Governo

a valutare tutte le opportune iniziative legislative al fine di introdurre i contributi sopra citati al fine di incentivare il riciclo delle navi nel territorio statale, con conseguenti benefici sia per il mercato del lavoro che per la tutela dell'ambiente e della salute umana.

9/3278-AR/**63**. Migliore.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 1 comma 5-bis della legge di conversione del decreto-legge 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 che ci apprestiamo ad approvare, prevede un contributo, a titolo di rimborso delle spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi di cui al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, di importo pari a 1.000 euro e comunque non supe-

riore al 50 per cento dell'importo di dette spese, per i giovani fino al trentacinquesimo anno di età e per i soggetti che percepiscono reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali a qualsiasi titolo e comunque denominati;

la *ratio* della norma è di incentivare i soggetti sopra contemplati a conseguire la patente e le abilitazioni professionali necessarie all'esercizio della professione per agevolarne l'accesso al mercato del lavoro;

la medesima agevolazione sarebbe auspicabile anche in relazione al conseguimento della patente D) per autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di più di otto persone, oltre al conducente, di cui all'articolo 116 comma 3 lettera p) del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e della Carta di Qualificazione del Conducente di cui al decreto del Ministero dei trasporti del 17 aprile 2013, conseguibile a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale, di cui all'articolo 18 del decreto legislativo n. 286 del 2005, e al superamento del relativo esame, di cui all'articolo 19, comma 1, del predetto decreto legislativo,

impegna il Governo

a valutare di adottare opportune iniziative legislative che estendano la disciplina sopra descritta anche a tale categoria di conducenti al fine di riconoscerne le stesse possibilità di integrazione nei processi produttivi del Paese.

9/3278-AR/**64**. Fregolent.

La Camera,

premessi che:

le motoslitte rappresentano un mezzo di trasporto utilizzato in particolari condizioni e per agevolare il trasporto di persone e cose in ambienti innevati. In alcune realtà sono utilizzate per effettuare trasporti altrimenti impossibili vista la conformazione del territorio;

in materia di motoslitte intervengono tre livelli normativi: statale, regionale

e comunale. Al livello statale, in particolare, compete la definizione di « veicoli », la disciplina in materia di sicurezza delle persone e tutela dell'ambiente;

non risulta che nel nostro Paese vi sia sufficiente chiarezza sulla qualificazione delle motoslitte quali « veicoli ». Il Codice della strada, infatti, nonostante gli interventi riformatori susseguitisi negli anni, non reca una classificazione di tali mezzi, non rientrando in alcuna delle categorie di veicoli individuate negli articoli da 52 a 58 del Codice della strada. Tale lacuna è stata parzialmente colmata con la circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 1184 del 23 novembre 2015 che ha escluso le motoslitte dal novero dei veicoli;

tale *vulnus* normativo è stato evidenziato in varie pronunce della Corte di Cassazione, tra cui la n. 4287 del 1° marzo 2005 relativa ad un ricorso contro una sanzione amministrativa erogata al conducente di una motoslitte, ove si affermava che dal silenzio del legislatore « non ne può discendere la libera circolazione del mezzo motoslitte sulle pubbliche strade, perché l'articolo 59 Codice della strada, prevedendo apposito decreto ministeriale per la disciplina di veicoli atipici, ovvero sia per veicoli che non rientrano fra quelli definiti dagli articoli da 52 a 58 Codice della Strada rende evidente, che in mancanza di tale provvedimento, la circolazione delle motoslitte sulle pubbliche strade (finché il legislatore non provvede ad apposita disciplina) non è consentita »,

impegna il Governo

a valutare tutte le opportune iniziative legislative al fine di colmare le lacune tutt'ora presenti, con particolare riferimento a quelle evidenziate in premessa e procedere al coordinamento di tutti i livelli normativi coinvolti.

9/3278-AR/65. Del Barba.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 4 del decreto in esame prevede al comma 4-*quater* lo stanziamento

di 2.500.000 di euro per l'anno 2021 quale contributo alla Gestione Governativa navigazione laghi per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 « Regina », cosiddetta « Variante della Tremezzina »;

per far fronte ai pesanti disagi derivanti dall'interruzione stradale per un periodo di quattro mesi è stato approntato dalla cabina di coordinamento territoriale un piano di mobilità straordinaria, con il coinvolgimento diretto della Gestione Governativa, dell'azienda di gestione del trasporto pubblico locale, delle istituzioni territoriali e regionali;

in particolare è previsto un potenziamento della flotta e un incremento delle corse per far fronte ad un incremento dell'utenza, determinata da quanti, in ragione dell'interruzione stradale, saranno costretti a utilizzare il servizio di navigazione in sostituzione del mezzo privato o del trasporto pubblico su gomma per raggiungere i luoghi di studio e di lavoro;

si ritiene che il contributo stanziato dall'articolo 4 del presente decreto debba essere destinato a una riduzione delle tariffe attualmente in vigore per l'utenza del servizio pubblico di navigazione svolto dalla Gestione governativa, in particolare per gli utenti che risiedono o prestano attività lavorativa nei Comuni maggiormente danneggiati dalla interruzione stradale,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative per finalizzare l'utilizzo dei fondi stanziati dal decreto in esame, pari a 2,5 milioni di euro per il 2021, per la riduzione delle tariffe degli utenti del servizio pubblico di navigazione svolto dalla Gestione governativa, in particolare per gli utenti che risiedono o prestano attività lavorativa nei comuni maggiormente danneggiati dalla interruzione stradale.

9/3278-AR/66. Braga.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 4 del decreto in esame prevede al comma 4-*quater* lo stanziamento di 2.500.000 di euro per l'anno 2021 quale contributo alla Gestione Governativa navigazione laghi per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 « Regina », cosiddetta « Variante della Tremezzina »;

per far fronte ai pesanti disagi derivanti dall'interruzione stradale per un periodo di quattro mesi è stato approntato dalla cabina di coordinamento territoriale un piano di mobilità straordinaria, con il coinvolgimento diretto della Gestione Governativa, dell'azienda di gestione del trasporto pubblico locale, delle istituzioni territoriali e regionali;

in particolare è previsto un potenziamento della flotta e un incremento delle corse per far fronte ad un incremento dell'utenza, determinata da quanti, in ragione dell'interruzione stradale, saranno costretti a utilizzare il servizio di navigazione in sostituzione del mezzo privato o del trasporto pubblico su gomma per raggiungere i luoghi di studio e di lavoro;

si ritiene che il contributo stanziato dall'articolo 4 del presente decreto debba essere destinato a una riduzione delle tariffe attualmente in vigore per l'utenza del servizio pubblico di navigazione svolto dalla Gestione governativa, in particolare per gli utenti che risiedono o prestano attività lavorativa nei Comuni maggiormente danneggiati dalla interruzione stradale,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di adottare le opportune iniziative per finalizzare l'utilizzo dei fondi stanziati dal decreto in esame, pari a 2,5 milioni di euro per il 2021, per la riduzione delle tariffe degli utenti del servizio pubblico di navigazione svolto dalla Gestione governativa, in particolare per gli utenti che risiedono o prestano attività

lavorativa nei comuni maggiormente danneggiati dalla interruzione stradale.

9/3278-AR/66. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Braga.

La Camera,

premesso che:

nel provvedimento in esame sono presenti norme relative al Codice della Strada; nel provvedimento in esame, in sede di discussione nelle Commissioni referenti, sono state inserite norme relative al trasporto eseguito con veicoli eccezionali, riducendo da 108 ad 86 tonnellate i limiti di massa trasportabili (in particolare all'articolo 10, comma 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

tale norma, nata per garantire la sicurezza stradale nel sistema viario nazionale spesso caratterizzato da infrastrutture da riqualificare, rischia di produrre gravissime conseguenze su alcuni comparti produttivi come ad esempio quello del distretto del marmo apuo-versiliese e spezzino. Le imprese del settore spostano, infatti, quotidianamente blocchi di pietra naturale superiori ai nuovi parametri di massa trasportabili ed in particolare nei tragitti limitati e ripetuti che vanno dalle cave agli opifici e ai depositi e nei percorsi stradali che collegano gli opifici e le segherie con i porti di Marina di Carrara, La Spezia e Livorno per gli imbarchi; la *ratio* dell'emendamento da me presentato al provvedimento in esame e di cui è stata approvata solo la prima lettera (lettera « *b* ») voleva promuovere la sicurezza stradale senza però penalizzare quei settori produttivi che necessitano di trasporti eccezionali soltanto per limitati e determinati tratti stradali;

l'emendamento in oggetto prevedeva infatti una ulteriore lettera *b-bis*) che riportava testualmente:

b-bis) Con apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministero delle attività produttive e sentito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto

legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, vengono indicate le deroghe alle disposizioni di cui alla lettera *b*) da applicare ai trasporti con veicoli eccezionali per massa e relative a specifiche categorie merceologiche, che circolano esclusivamente all'interno di un determinato raggio chilometrico di estensione e collegano tra loro i luoghi di estrazione della materia prima, i poli produttivi, i siti industriali, i porti, gli interporti ed i terminal logistici presenti;

tale lettera *b-bis*) prevedeva quindi determinate deroghe ai trasporti eccezionali, stabilite con decreto ministeriale e di concerto con le Regioni, riferite a specifiche categorie merceologiche (tra cui i blocchi di pietra naturale) e su determinati tratti stradali tra cui i luoghi di estrazione della materia prima, i poli produttivi, i siti industriali, i porti, gli interporti ed i terminal logistici presenti sul territorio,

impegna il Governo

a prevedere nel primo provvedimento utile, e in relazione a quanto espresso in premessa, la possibilità di inserire deroghe all'articolo 10, comma 2, lettera *b*) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (così emendato dal provvedimento in esame) riferite ai trasporti delle stesse categorie merceologiche elencate alla lettera *b*) eseguiti con veicoli eccezionali che determinino eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dell'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61 e che circolano entro 100 chilometri dai luoghi di estrazione, dai poli produttivi e dai *terminal* logistici presenti. In particolare in tali aree è indispensabile elevare il limite per i complessi veicolari a sei o più assi da 86T ad almeno 95T.

9/3278-AR/67. Nardi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5, comma 11 del decreto-legge in corso di conversione introduce disposizioni in materia di funzionamento

del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori;

l'articolo 10, comma 1, lettera *f*) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, stabilisce i requisiti che le Associazioni di categoria operanti nel settore del trasporto su strada devono rispettare per essere rappresentate in seno a tale Comitato Centrale;

in particolare, il requisito n. 3 interviene sull'anzianità di costituzione delle associazioni, stabilendo che la stessa debba essere avvenuta con atto notarile da non meno di cinque anni, durante i quali siano state date, in maniera continuativa, anche a livello provinciale, manifestazioni di attività svolte nell'interesse professionale della categoria;

il requisito n. 6 individua quali associazioni che possono presentare la propria candidatura a componenti del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori quelle che, nel corso degli ultimi dieci anni, sono state firmatarie di rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro, logistica, trasporto merci e persone;

considerato che:

i requisiti in questione appaiono eccessivamente limitanti nei confronti di quelle associazioni che, pur essendo di recente costituzione, rappresentano un importante numero di aziende del comparto e sono riconosciute come soggetti di riferimento nel settore del trasporto su strada e di quelle che hanno aderito ai rinnovi del CCNL logistica, trasporto merci e spedizione anche non in qualità di promotori del CCNL medesimo,

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di modificare il requisito previsto dall'articolo 10, comma 1, lettera *f*), n. 3) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, riducendo da cinque a tre anni il limite di anzianità associativa necessario per poter avanzare la candidatura a componente del Comitato

Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori;

a valutare la possibilità di intervenire sull'articolo 10, comma 1, lettera f), n. 6) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284 al fine di dirimere ogni dubbio interpretativo, riconoscendo la facoltà di esprimere la propria candidatura per il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori alle associazioni di categoria degli autotrasportatori che abbiano aderito ai rinnovi del CCNL in questione, anche non in qualità di promotori ma come semplici aderenti.

9/3278-AR/68. Lupi.

La Camera,

premesso che:

la gestione dell'autostrada A21 Torino-Piacenza-Brescia, della tangenziale di Torino, della A5 Torino-Quincinetto e della bretella Ivrea-Santhià è stata affidata al consorzio SIS, l'alleanza tra Dogliani e il colosso spagnolo Sacyr. Lo ha deciso il Ministero dei trasporti e della mobilità sostenibile, dopo aver respinto il ricorso presentato dalla Salt, società del gruppo italiano Gavio, escluso dalla gara per mancanza di requisiti;

giovedì 10 giugno 2021 è arrivato il provvedimento di aggiudicazione al consorzio Sis, la cui concessione durerà 11 anni e 10 mesi, invece dei 12 messi a gara;

da allora, diverse l'annullamento della gara dell'autostrada Torino-Piacenza e della tangenziale di Torino, affidata al gruppo SIS, Italo-Spagnolo controllato dalla torinese Dogliani, è stata richiesta da esponenti politici di Lega, Fratelli d'Italia e dal senatore PD Maruo Laus;

Claudio Dogliani, amministratore delegato del consorzio italo-spagnolo controllato con il 51 per cento dalla sua famiglia, chiede ai partiti (Lega, Fratelli d'Italia e il senatore Pd, Mauro Laus) di documentarsi perché « il vero danno erariale lo genera l'annullamento della gara che provoca dei costi certi sulle casse dello stato a fronte di

potenziali "risparmi" del tutto inattendibili »;

Dogliani ha evidenziato come « In caso di annullamento ci vorrebbero almeno un paio di anni per ripartire con la procedura e selezionare un nuovo concessionario. In questo periodo lo Stato perderebbe i vantaggi derivanti dai ribassi formulati dall'offerta di SIS sulle già migliorative condizioni poste a base di gara secondo le nuove regole dell'Articolo a beneficio dei concessionari uscenti che di fatto prorogherebbero le loro concessioni alle vecchie condizioni contrattuali (...) »;

la presa di posizione dei partiti in questione, ad avviso dei presentatori, risulta grave, dato che non tiene conto delle sentenze emesse da TAR e Consiglio di Stato;

da anni viene sostenuta da più parti la necessità di far tornare sotto la gestione pubblica il sistema autostradale che ha ormai esaurito l'ammortamento dei costi di investimento. Infatti le concessioni prevedono che « le autostrade vengano ammortizzate nel corso della concessione e poi alla scadenza devolute gratuitamente allo Stato concedente »;

la proposta è dunque quella di far tornare sotto la gestione pubblica, in particolare della Città Metropolitana di Torino, la Tangenziale di Torino, con la diramazione su Pinerolo, e la Torino-Quincinetto (entrambe interamente su territorio piemontese e della Città Metropolitana), mentre la Torino-Piacenza tornerebbe in gestione all'ANAS;

una gestione da parte della Città Metropolitana andrebbe a risolvere gli annosi problemi dei caselli urbani, ridurrebbe in modo sostanziale i costi del pedaggio, restituirebbe alla Città Metropolitana ampia liquidità (attualmente circa 150 milioni di euro/anno) da investire sulla viabilità del torinese;

medesimo discorso vale per la Torino-Piacenza, il passaggio ad ANAS rappresenterebbe una riduzione del costo dei pedaggi e un introito diretto per lo Stato di milioni di euro da reinvestire sul territorio;

esaurito l'ammortamento dei costi di investimento, l'infrastruttura deve tornare pubblica, garantendo i servizi ai cittadini, stoppando la speculazione e i guadagni dei privati sulle spalle dei piemontesi,

impegna il Governo

ad attivarsi per garantire che gli esiti della gara di cui in premessa vengano fatti rispettare e a riportare gradualmente sotto il diretto controllo pubblico le tratte autostradali che insistono sul territorio piemontese.

9/3278-AR/69. Costanzo, Spessotto, Giuliadori, Colletti, Forciniti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Vallascas, Sapia, Massimo Enrico Baroni.

La Camera,

premesso che:

l'atto camera 3278 reca 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;

nell'ambito del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, l'articolo 85 del Nuovo codice della strada prevede, al comma 4, che chiunque adibisca a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guidi un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni previste dalla specifica autorizzazione, sia soggetto alla sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi e al pagamento di una multa di rilevante entità; il successivo comma 4-bis prevede inoltre che chiunque, pur essendo munito della prescritta

autorizzazione, guidi un veicolo destinato ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone ma senza rispettare le norme in vigore o le condizioni previste dall'autorizzazione medesima è soggetto sia al pagamento di una multa che alla sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e della prescritta autorizzazione;

le due norme in questione creano illogiche sovrapposizioni normative che generano, in sede di applicazione del regime sanzionatorio, confusione e sperequazioni, diseconomie per le amministrazioni locali e inevitabile contenzioso per effetto della lesione degli interessi e dei diritti degli operatori del settore, generando altresì una asimmetria concorrenziale che rischia di compromettere la tenuta del sistema di trasporto pubblico non di linea; in particolare l'ultimo periodo del comma 4-bis appare non solo incoerente con il dettato del comma 4 ma anche particolarmente iniquo, tenuto conto che, per le medesime violazioni commesse da chi guida un taxi, l'articolo 86 del codice della strada prescrive la sola sanzione amministrativa pecuniaria, laddove all'operatore del servizio di noleggio con conducente viene applicata anche una pesante sanzione accessoria, sebbene si tratti, in entrambi i casi, di operatori di trasporto pubblico non di linea la cui attività è disciplinata dalla medesima legge n. 21 del 1992;

considerato che:

il settore è stato oggetto di plurimi interventi normativi, eterogenei e urgenti, che non hanno consentito un proficuo confronto parlamentare e che, lungi dal perfezionarsi mediante adozione di provvedimenti attuativi, hanno prodotto una serie di contenziosi e pronunce che hanno ulteriormente complicato il quadro normativo;

la Corte costituzionale, con sentenza 26 marzo 2020, n. 56, nel giudizio di legittimità costituzionale in merito all'articolo 10-bis del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, nella legge 12 del 2019, che dispone misure urgenti in materia di autoservizi pubblici

non di linea, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di parte delle lettere *e)* ed *f)* del comma 1 del medesimo articolo 10-*bis*;

il settore del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea è già stato oggetto di una delega, nell'ambito della passata legge annuale sulla concorrenza, mai esercitata dal Governo;

il punto di vista dei consumatori, veri fruitori dei servizi, non ha mai trovato spazio nell'ambito degli interventi normativi sopra richiamati, che si sono concentrati per lo più sul tentativo di ridurre il contrasto tra le categorie interessate,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di provvedere, nell'ambito dell'annunciato disegno di legge annuale sulla concorrenza, ad una revisione della disciplina di settore, ivi incluso il trattamento sanzionatorio, con il precipuo scopo di scongiurare, per il futuro, una normazione eterogenea ed urgente ed assicurando così la formazione di una disciplina organica;

a valutare, in via del tutto subordinata, l'opportunità, alla luce della sentenza della Corte costituzionale, prendendo atto delle modifiche intervenute, di eliminare dal novero degli elementi da riportare nel foglio di servizio (elettronico o cartaceo) previsto dall'articolo 11, comma 4, della legge n. 21 del 1992 i dati, ormai inutili, inerenti data, luogo e chilometri di partenza e arrivo; orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio, essendo sufficienti, per definire lo spostamento, gli elementi che consentono di individuare la prenotazione.

9/3278-AR/70. De Girolamo, Bruno Bosio.

La Camera,

premesso che:

l'atto camera 3278 reca conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle in-

frastrutture, 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;

nell'ambito del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, l'articolo 85 del Nuovo codice della strada prevede, al comma 4, che chiunque adibisca a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guidi un'autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni previste dalla specifica autorizzazione, sia soggetto alla sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi e al pagamento di una multa di rilevante entità; il successivo comma 4-*bis* prevede inoltre che chiunque, pur essendo munito della prescritta autorizzazione, guidi un veicolo destinato ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone ma senza rispettare le norme in vigore o le condizioni previste dall'autorizzazione medesima è soggetto sia al pagamento di una multa che alla sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione e della prescritta autorizzazione;

le due norme in questione creano illogiche sovrapposizioni normative che generano, in sede di applicazione del regime sanzionatorio, confusione e sperequazioni, diseconomie per le amministrazioni locali e inevitabile contenzioso per effetto della lesione degli interessi e dei diritti degli operatori del settore, generando altresì una asimmetria concorrenziale che rischia di compromettere la tenuta del sistema di trasporto pubblico non di linea; in particolare l'ultimo periodo del comma 4-*bis* appare non solo incoerente con il dettato del comma 4 ma anche particolarmente iniquo, tenuto conto che, per le medesime violazioni commesse da chi guida un taxi, l'articolo 86 del codice della strada prescrive la sola sanzione amministrativa pecuniaria, laddove all'operatore del servizio

di noleggio con conducente viene applicata anche una pesante sanzione accessoria, sebbene si tratti, in entrambi i casi, di operatori di trasporto pubblico non di linea la cui attività è disciplinata dalla medesima legge n. 21 del 1992;

considerato che:

il settore è stato oggetto di plurimi interventi normativi, eterogenei e urgenti, che non hanno consentito un proficuo confronto parlamentare e che, lungi dal perfezionarsi mediante adozione di provvedimenti attuativi, hanno prodotto una serie di contenziosi e pronunce che hanno ulteriormente complicato il quadro normativo;

la Corte costituzionale, con sentenza 26 marzo 2020, n. 56, nel giudizio di legittimità costituzionale in merito all'articolo 10-*bis* del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, nella legge 12 del 2019, che dispone misure urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale di parte delle lettere *e*) ed *f*) del comma 1 del medesimo articolo 10-*bis*;

il settore del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea è già stato oggetto di una delega, nell'ambito della passata legge annuale sulla concorrenza, mai esercitata dal Governo;

il punto di vista dei consumatori, veri fruitori dei servizi, non ha mai trovato spazio nell'ambito degli interventi normativi sopra richiamati, che si sono concentrati per lo più sul tentativo di ridurre il contrasto tra le categorie interessate,

impegna il Governo

nel primo provvedimento utile a valutare l'opportunità di provvedere, ove ne ricorrano le condizioni, ad una revisione della disciplina di settore, ivi incluso il trattamento sanzionatorio, con il precipuo scopo di scongiurare, per il futuro, una normazione eterogenea ed urgente ed assicurando così la formazione di una disciplina organica.

9/3278-AR/70. (*Testo modificato nel corso della seduta*) De Girolamo, Bruno Bosio.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 9, comma 1 del nuovo codice della strada, stabilisce che le competizioni sportive con veicoli possono essere disputate, su strade ed aree pubbliche, solo se regolarmente autorizzate; nelle autorizzazioni devono essere precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate; per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti, dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale e, in particolare, dalle regioni per le strade regionali; dalle province per le strade provinciali; dai comuni per le strade comunali;

tuttavia, la mancata introduzione nel Codice della Strada di previsioni specifiche e relative ai veicoli abilitati alla partecipazione alle ripetute competizioni sportive procura rilevanti criticità, che investono tanto l'omologazione originaria (per modelli di nuova introduzione), quanto la trasformazione di quelli già immatricolati, senza trascurare l'evidente incompatibilità tra le caratteristiche dell'allestimento sportivo con i criteri e i parametri adottati per la esecuzione della obbligatoria revisione periodica, se quest'ultima — come regola a regime — è orientata al riscontro dei connotati propri della omologazione della vettura di serie,

impegna il Governo

ad assumere le necessarie iniziative affinché siano riconosciuti all'Automobile Club d'Italia, quale Federazione sportiva nazionale di settore, la definizione: delle caratteristiche tecniche per gli autoveicoli idonei alla partecipazione alle competizioni sportive su strada, autorizzate ai sensi dell'articolo 9 C.d.S.; delle condizioni di rilascio del passaporto tecnico d'Italia sul quale sono annotati tutti gli elementi identificativi della autovettura e del proprietario, da comunicare al Ministero delle infrastrutture

ture e trasporti per il rilascio della targa e per il rilascio o l'aggiornamento dei documenti di circolazione con specifica indicazione della destinazione esclusiva alle competizioni sportive; delle condizioni, circostanze e tempi per la circolazione degli autoveicoli da competizione sportiva sulle strade pubbliche e/o private espressamente autorizzate all'esercizio dell'attività sportiva, nei limiti del relativo percorso autorizzato, secondo quanto previsto nel regolamento particolare di gara approvato dallo stesso Automobile Club d'Italia; delle verifiche e dei controlli a cui devono essere sottoposti gli autoveicoli da competizione sportiva su strada, all'atto di ciascuna partecipazione a competizioni sportive a cura della Federazione sportiva nazionale A.C.I., per garantire, in particolare, l'efficienza dei presidi di sicurezza attiva e passiva, e l'assenza di elementi di pericolosità per i conduttori e/o terzi, così da non dover sottoporre i ripetuti veicoli all'obbligo di revisione periodica, in quanto inidonea a verificare caratteristiche tecniche specifiche ed esclusive, il cui riscontro deve essere affidato alla competenza della Federazione sportiva nazionale — A.C.I.

9/3278-AR/71. Berardini, De Girolamo, Rizzone, Deiana, Bruno Bossio.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 9, comma 1 del nuovo codice della strada, stabilisce che le competizioni sportive con veicoli possono essere disputate, su strade ed aree pubbliche, solo se regolarmente autorizzate; nelle autorizzazioni devono essere precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate; per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti, dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale e, in particolare, dalle regioni per le strade regionali; dalle province per le strade provinciali; dai comuni per le strade comunali;

tuttavia, la mancata introduzione nel Codice della Strada di previsioni specifiche e relative ai veicoli abilitati alla partecipazione alle ripetute competizioni sportive procura rilevanti criticità, che investono tanto l'omologazione originaria (per modelli di nuova introduzione), quanto la trasformazione di quelli già immatricolati, senza trascurare l'evidente incompatibilità tra le caratteristiche dell'allestimento sportivo con i criteri e i parametri adottati per la esecuzione della obbligatoria revisione periodica, se quest'ultima — come regola a regime — è orientata al riscontro dei connotati propri della omologazione della vettura di serie,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di introdurre una specifica disciplina relativa alla circolazione degli autoveicoli abilitati alla partecipazione a competizioni sportive nonché alle loro caratteristiche tecniche ed alla loro revisione.

9/3278-AR/71. (Testo modificato nel corso della seduta) Berardini, De Girolamo, Rizzone, Deiana, Bruno Bossio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 3 prevede disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie;

ad oggi nel settore trasporti una delle priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti ed eliminando i colli di bottiglia esistenti;

il rilancio del Mezzogiorno deve passare anche attraverso l'attuazione di un concreto e organico piano infrastrutturale e della logistica che possa implementare lo sviluppo dell'area mediterranea e accelerare la ripartenza economica post-pandemica;

sulla direttrice adriatica sono già previsti alcuni interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, ai quali si sommano gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Lesina e l'*upgrading* prestazionale merci per il transito di *container high-cubes*;

a quanto già previsto per la rete ferroviaria si aggiungono gli interventi volti alla manutenzione, all'aumento della capacità e della sostenibilità ambientale per i porti del sud Italia, dai quali transita il 46 per cento dei traffici totali;

ad oggi risulta quindi fondamentale portare a termine il lavoro di modernizzazione della rete ferroviaria soprattutto nel sud Italia e il completamento dei corridoi con il resto d'Europa in modo da poter collegare efficacemente l'Europa centrale con i porti del sud Italia,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di destinare una parte delle risorse già attribuite a Rete Ferroviaria Italiana nell'ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e non finalizzate a specifici interventi nell'ambito del Contratto di programma 2017-2021 alla realizzazione del progetto di fattibilità tecnico economica degli interventi di potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Ancona-Bari.

9/3278-AR/**72**. Rospi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 3 prevede disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie;

ad oggi nel settore trasporti una delle priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti ed eliminando i colli di bottiglia esistenti;

il rilancio del Mezzogiorno deve passare anche attraverso l'attuazione di un concreto e organico piano infrastrutturale e della logistica che possa implementare lo sviluppo dell'area mediterranea e accelerare la ripartenza economica post-pandemica;

sulla direttrice adriatica sono già previsti alcuni interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, ai quali si sommano gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Lesina e l'*upgrading* prestazionale merci per il transito di *container high-cubes*;

a quanto già previsto per la rete ferroviaria si aggiungono gli interventi volti alla manutenzione, all'aumento della capacità e della sostenibilità ambientale per i porti del sud Italia, dai quali transita il 46 per cento dei traffici totali;

ad oggi risulta quindi fondamentale portare a termine il lavoro di modernizzazione della rete ferroviaria soprattutto nel sud Italia e il completamento dei corridoi con il resto d'Europa in modo da poter collegare efficacemente l'Europa centrale con i porti del sud Italia,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, ove ne ricorrano le condizioni, di destinare una parte delle risorse già attribuite a Rete Ferroviaria Italiana nell'ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e non finalizzate a specifici interventi nell'ambito del Contratto di programma 2017-2021 alla realizzazione del progetto di fattibilità tecnico economica degli interventi di potenziamento con caratteristiche di alta velocità della direttrice ferroviaria Ancona-Bari.

9/3278-AR/**72**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Rospi.

La Camera,

premesso che:

il comma 1-*bis* dell'articolo 93 del Codice della strada vieta, a chi ha stabilito

la residenza in Italia da oltre sessanta giorni, di circolare con un veicolo immatricolato all'estero. Lo stesso articolo, ai commi 1-ter e 1-quater prevede, per la circolazione in Italia, prescrizioni ed adempimenti nelle ipotesi di veicolo concesso in *leasing* o in locazione senza conducente o nei casi di veicolo concesso in comodato;

tali limitazioni, per espressa previsione normativa inserita alla lettera c) del comma 1-*quinqüies* dell'articolo 93, non si applicano ai lavoratori frontalieri ed a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro in un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo;

questa tutela è prevista però solo a determinate condizioni, ovvero che il veicolo sia immatricolato nello stato estero a nome del conducente e transiti in Italia per raggiungere il luogo di residenza del lavoratore/proprietario o per far rientro nella sede di lavoro all'estero;

proprio dal fatto che la deroga al divieto di circolazione sia subordinata alla proprietà del veicolo da parte del lavoratore che lo conduce, nascono le maggiori critiche alla norma in esame e le problematiche agli operatori del settore. Questo in quanto, come è agevole comprendere, praticamente nessun lavoratore dipendente frontaliere circola con un veicolo intestato a proprio nome, perché altrimenti sarebbe un imprenditore autonomo: del pari, è estremamente raro che il conducente sia residente nel paese dove è immatricolato il veicolo;

al fine di tutelare il diritto al lavoro di queste categorie professionali e concedere loro le stesse possibilità di assunzione dei colleghi che risiedono negli stati limitrofi, occorre perciò definitivamente rimuovere la previsione che li obbliga, per beneficiare dell'esonero, a transitare in Italia per raggiungere il luogo di residenza con un veicolo immatricolato all'estero a proprio nome,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, al fine di tutelare il diritto al lavoro di queste

categorie professionali, la modifica delle condizioni di esonero dal divieto di circolazione sul territorio nazionale esposte ed applicate ai lavoratori transfrontalieri in base alla lettera c) del comma 1-*quinqüies* dell'articolo 93 del Codice della Strada, al fine di consentire ai medesimi lavoratori di poter guidare mezzi immatricolati all'estero anche non di loro proprietà.

9/3278-AR/73. Gagliardi, Di Muro.

La Camera,

premessi che:

i veicoli per i quali la legge richiede un titolo abilitativo per la loro conduzione sono difficilmente sostituibili e spesso indispensabili per coltivare le attività della vita quotidiana. L'impedimento costituito dall'improvviso ritiro della patente di guida può divenire la causa della interruzione forzata di attività lavorative con conseguenze su erogazione di servizi, sulla reperibilità di beni e sulla qualità della vita privata delle famiglie. Con la legge n. 120 del 29 luglio 2010 in vigore dal 13 agosto 2010 sono state introdotte alcune norme al decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 recante Codice della strada. Tra queste, l'articolo 218 del Codice della strada che prevede la sanzione accessoria della sospensione della patente il cui comma 1 recita: « nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo determinato, la patente è ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. L'agente accertatore rilascia il permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul verbale di contestazione ». La stessa norma prevede al comma 2 che l'organo il quale ha ritirato la patente di guida la invia, unitamente a copia del verbale, entro cinque giorni dal ritiro, alla prefettura del luogo della commessa violazione;

la norma prevede poi che il conducente a cui è stata sospesa la patente, e solo

nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie. Il termine per l'istanza è oggettivamente molto breve e corrisponde a quello di cui al comma 1 dell'articolo 218 del Codice della strada, di soli 5 giorni. Il Permesso può essere accordato, comunque, per non oltre tre ore al giorno, deve essere adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104;

non emergono ragioni di opportunità di senso opposto tali da giustificare la brevità di detto termine perentorio. Molte perplessità, anche di carattere costituzionale, rilevano rispetto a quelle situazioni di sospensioni nel corso delle quali dovessero emergere esigenze lavorative successive al decorso dei primi 5 giorni di sospensione. Sono ad oggi pregiudicati tutti quei patentati sospesi, per i quali la sopravvenienza di condizioni di necessità lavorative non sussistano al giorno della sospensione (ad esempio assunzioni, contratti stagionali, e altro);

l'attuale norma causa poi al trasgressore la compressione del diritto a fruire di un sufficiente termine per effettuare, anche tramite un professionista, l'opportuna richiesta di permesso orario di guida all'organo prefettizio, secondo modi e forme richieste dalla legge, al ricorrere delle condizioni per vedersi autorizzare un permesso orario. Pur considerata la possibilità di trasmissione telematica della richiesta è indubitabile che il tempo di 5 giorni non sia concretamente utile al richiedente che voglia ricorrere ad un previo confronto con il legale di fiducia, in specie nei frequenti casi in cui, il ritiro della patente avvenga in giorni prefestivi, come la vigilia di Natale od il Capodanno, momenti particolarmente sensibili a condotte di guida determinanti condizioni di sospensione. È di palese evidenza che il termine di 5 giorni non appaia

congruo a reperire l'idoneo supporto professionale;

non pare un difficoltoso incombenza quello per il quale il prefetto possa rivedere il provvedimento, anche successivamente all'ordinanza di sospensione, rideterminando il termine della sospensione a seguito di una domanda di permesso orario alla guida. Infatti, qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione potrebbe sempre venire aumentato del numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di attivarsi nel senso di promuovere una disciplina del rilascio del permesso provvisorio di guida, utile a consentire ai soggetti destinatari di sospensione di non vedere pregiudicate opportunità di difesa tecnica e situazioni lavorative sorte successivamente ai termini utili per proporre istanza al prefetto.

9/3278-AR/74. Potenti.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in commissione è stato ritirato un emendamento che prevedeva un'autorizzazione di spesa di 440 milioni di euro fino al 2023 per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste nella tratta San Donà di Piave-Portogruaro;

il completamento dell'opera riguarda il secondo e il terzo lotto dei lavori della terza corsia della tratta in questione, di 25 chilometri, che presenta un restringimento della carreggiata che crea un imbuto dove si moltiplicano i tamponamenti che, ormai troppo spesso, si trasformano in incidenti mortali, anche a causa di un traffico sostenuto di ben 47 milioni di veicoli all'anno e 130 mila veicoli al giorno, molti dei quali sono mezzi pesanti;

l'arteria in questione rappresenta la « porta » del Paese verso l'Europa dell'Est,

dove viaggia gran parte del commercio europeo su gomma e una grossa fetta del turismo estivo;

la programmazione della Concessionaria autostradale Autovie Venete S.p.A. ha previsto l'inizio dei lavori per il tratto Alvisopoli-San Donà nel 2023 e la messa in esercizio dell'opera per il 2026, ma i tempi potranno essere rispettati, come avvenuto per i restanti tratti dell'autostrada, solo se si concluderà in tempi brevissimi il passaggio della concessione alla *newco* Società autostrade Alto Adriatico S.p.A. e si reperiranno in tempo le risorse occorrenti per avviare le gare; nel frattempo, attraverso l'utilizzo di altri capitoli di bilancio, la società ha avviato la progettazione di alcuni nuovi cavalcavia e le attività di esproprio;

i lavori del primo lotto di 8,8 chilometri tra Portogruaro e Alvisopoli hanno raggiunto il 40 per cento dell'opera di cui si attende il completamento entro il 2022;

l'insostenibile mancanza di investimenti su tale infrastruttura pesa sulle spalle dei cittadini con i molteplici incidenti verificatisi negli ultimi tempi, come dichiarato anche da Unioncamere,

impegna il Governo

a concludere nel più breve tempo possibile l'assegnazione, tramite procedura delle società *in-house*, della concessione alla *newco* Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. al fine di valutare l'opportunità di autorizzare la spesa di 40 milioni di euro nel 2021, di 200 milioni di euro per l'anno 2022 e 200 milioni di euro nell'anno 2023 per la realizzazione della terza corsia della A4 nella tratta San Donà di Piave-Portogruaro.

9/3278-AR/75. Fogliani, Andreuzza, Bazzaro, Vallotto, Rixi, Lucchini, Baratto, Caretta, Cortelazzo, De Carlo, Moretto, Pellicani, Spessotto.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell'esame in commissione è stato ritirato un emendamento che pre-

vedeva un'autorizzazione di spesa di 440 milioni di euro fino al 2023 per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste nella tratta San Donà di Piave-Portogruaro;

il completamento dell'opera riguarda il secondo e il terzo lotto dei lavori della terza corsia della tratta in questione, di 25 chilometri, che presenta un restringimento della carreggiata che crea un imbuto dove si moltiplicano i tamponamenti che, ormai troppo spesso, si trasformano in incidenti mortali, anche a causa di un traffico sostenuto di ben 47 milioni di veicoli all'anno e 130 mila veicoli al giorno, molti dei quali sono mezzi pesanti;

l'arteria in questione rappresenta la « porta » del Paese verso l'Europa dell'Est, dove viaggia gran parte del commercio europeo su gomma e una grossa fetta del turismo estivo;

la programmazione della Concessionaria autostradale Autovie Venete S.p.A. ha previsto l'inizio dei lavori per il tratto Alvisopoli-San Donà nel 2023 e la messa in esercizio dell'opera per il 2026, ma i tempi potranno essere rispettati, come avvenuto per i restanti tratti dell'autostrada, solo se si concluderà in tempi brevissimi il passaggio della concessione alla *newco* Società autostrade Alto Adriatico S.p.A. e si reperiranno in tempo le risorse occorrenti per avviare le gare; nel frattempo, attraverso l'utilizzo di altri capitoli di bilancio, la società ha avviato la progettazione di alcuni nuovi cavalcavia e le attività di esproprio;

i lavori del primo lotto di 8,8 chilometri tra Portogruaro e Alvisopoli hanno raggiunto il 40 per cento dell'opera di cui si attende il completamento entro il 2022;

l'insostenibile mancanza di investimenti su tale infrastruttura pesa sulle spalle dei cittadini con i molteplici incidenti ve-

rificatisi negli ultimi tempi, come dichiarato anche da Unioncamere,

impegna il Governo

ad assumere le iniziative necessarie per la rapida realizzazione dell'intervento.

9/3278-AR/75. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Fogliani, Andreuzza, Baz-zaro, Vallotto, Rixi, Lucchini, Baratto, Caretta, Cortelazzo, De Carlo, Moretto, Pellicani, Spessotto.

La Camera,

premesso che:

l'obiettivo di sviluppo dell'area industriale di Lamezia Terme per le sue caratteristiche logistiche, localizzative, dimensionali, morfologiche ed infrastrutturali, è da ritenersi strategico per il sistema economico regionale e più in generale del Mezzogiorno;

a tal fine si rendono necessari interventi infrastrutturali di contesto alla ZES Calabria ed al Progetto Waterfront Lamezia e Porto Turistico necessari a superare le attuali criticità per lo Sviluppo Produttivo dell'Area Industriale di Lamezia Terme, a migliorare la sua competitività e per la sua concreta valorizzazione quale polo di attrazione e sviluppo regionale;

il rilancio produttivo dell'area industriale di Lamezia Terme è frutto di una azione politica unitaria fra tutti i soggetti protagonisti dello sviluppo locale avviata nel 1997 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri mediante la sottoscrizione di specifici Protocolli d'Intesa ed Accordi di Programma nel periodo 2000-2011 tra Governo, regione Calabria, istituzioni locali, forze sociali e mondo delle Imprese;

l'area industriale di Lamezia Terme per la sua estensione, 1050 ettari complessivi interamente pianeggianti, è una delle aree industriali più importanti del Mezzogiorno. La sua posizione geografica sul mar Tirreno al centro della Calabria, l'immediata disponibilità di oltre 2.000.000 mq di lotti per l'insediamento di PMI e Grande

Impresa, un prezzo di acquisto estremamente vantaggioso (attualmente 13 euro a metro quadro compresi oneri consortili), la dotazione infrastrutturale aeroportuale, ferroviaria e stradale già esistente ed in fase di ulteriore potenziamento, con aeroporto internazionale di Lamezia Terme, autostrada A2 del Mediterraneo, Stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale a 5 minuti, il porto internazionale di Gioia Tauro a 60 chilometri, fanno assumere a quest'area una valenza strategica ai fini dello sviluppo regionale e nazionale;

attualmente su tutta l'area industriale di Lamezia Terme operano o stanno per avviare le loro attività produttive 107 aziende con una occupazione di circa 2500 unità. Tali aziende sono insediate all'interno dei complessivi 351 ettari inseriti dalla regione nella ZES Calabria;

l'area di Lamezia Terme nell'ambito della ZES Calabria, può rappresentare, per la presenza di un'area industriale fra le più grandi del Mezzogiorno che offre notevoli opportunità localizzative e per la dotazione infrastrutturale aeroportuale, viaria e ferroviaria già presente ed in fase di potenziamento, un polo specialistico strategico della logistica intermodale;

la società Lameziaeuropa S.p.A., anche in qualità di Agenzia dello Sviluppo Locale ai sensi della legge regionale n. 42 del 2 agosto 2013, per rilanciare e diversificare lo sviluppo dell'area sta lavorando da alcuni anni per la promozione a livello nazionale ed internazionale del progetto Waterfront Lamezia e Porto Turistico intervento di rigenerazione produttiva di parte dell'area industriale dismessa ex Sir finalizzato allo sviluppo del territorio ed alla realizzazione di un *hub* turistico-logistico che valorizza la centralità dell'area e la vicinanza con l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme;

il progetto Waterfront Lamezia e Porto Turistico rappresenta un'opportunità di investimento per gruppi imprenditoriali italiani e internazionali che intendono investire in Italia ed in particolare in Calabria e nel Mediterraneo. La realizzazione

di tale progetto permetterà il completamento dell'operazione di rilancio produttivo dell'area ex Sir di Lamezia Terme avviata nel 2001, la crescita economica e sociale del territorio lametino, ma più in generale dell'area Centrale della Calabria, con concrete possibilità di creare nuove opportunità occupazionali di qualità e quantitativamente molto importanti per il territorio lametino ed un nuovo hub turistico e logistico a livello nazionale ed internazionale in stretta connessione con l'aeroporto di Lamezia Terme,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di inserire il Progetto Waterfront e Porto Turistico Lamezia, interamente finanziato con risorse private, tra i progetti strategici del Governo per lo sviluppo della Calabria e del Mezzogiorno e a nominare un Commissario per il coordinamento dell'*iter* amministrativo ed autorizzatorio.

9/3278-AR/76. Furgiuele.

La Camera,

premesso che:

in commissione in sede referente è stato presentato l'emendamento 16.6 Fregolent che prevedeva l'allargamento del « Zona Logistica Semplificata-Porto e Retroporto di Genova », di cui all'articolo 7 comma 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 anche ai territori dei comuni di Asti e Villanova d'Asti;

l'emendamento in questione è stato oggetto di una riformulazione del Governo, approvata dalla Commissione, che prevede che l'individuazione di ulteriori siti retroportuali rientranti nella ZLS venga demandata a un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro per le infrastrut-

ture e la mobilità sostenibili, su proposta delle regioni interessate;

l'immediata estensione della ZLS anche ai territori piemontesi citati consentirebbe a quelle imprese di beneficiare di procedure semplificate e regimi procedurali speciali per attrarre investimenti e promuovere programmi specifici di attività economiche ed imprenditoriali;

grazie alla connessione con la Liguria, la regione Piemonte è uno degli sbocchi strategici per le merci in arrivo dall'Asia e dall'Africa, oltre a essere al centro del continente europeo, e l'estensione della ZLS, che combina le dotazioni infrastrutturali regionali con la vocazione produttiva dei territori, migliorerebbe ulteriormente la competitività dei territori in questione, generando nuovo valore economico per la regione e per tutto il Paese;

in particolare, i comuni di Asti e Villanova, per la loro collocazione geografica, costituiscono il naturale retroporto piemontese del sistema ligure,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di estendere quanto prima la « Zona Logistica Semplificata-Porto e Retroporto di Genova » anche ai comuni di Asti e Villanova D'Asti.

9/3278-AR/77. Giaccone.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2, comma 3 del provvedimento in esame interviene sulle competenze in materia di dighe e precisa che il trasferimento al Ministero delle infrastrutture della mobilità sostenibili dei compiti e delle attribuzioni facenti capo al Registro italiano dighe opera fermi restando i compiti, gli obblighi, e le responsabilità degli enti concessionari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza; nonché le funzioni di controllo delle amministrazioni concedenti;

nel corso dell'esame in commissione è stato presentato l'emendamento 2.11 Rixi,

poi ritirato, che prevedeva il trasferimento di competenze in materia di dighe dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) che provvede all’adeguamento dello statuto, del regolamento di amministrazione e dei regolamenti che disciplinano il proprio funzionamento secondo le modalità previste dall’articolo 12, commi 8, 9 e 10 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;

il trasferimento in questione sarebbe necessario per esigenze di organicità rispetto alla vigilanza sulle infrastrutture, in quanto l’ANSFISA è già titolare delle competenze sulla sicurezza delle infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie;

sul tema in questione occorre un potenziamento delle funzioni di controllo che oggi il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non riesce a garantire adeguatamente anche a causa di una carenza di organico,

impegna il Governo

a valutare l’opportunità di trasferire la competenza in materia di dighe dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

9/3278-AR/**78**. Rixi, Maccanti, Capitano, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zanella, Zordan, Lucchini, Badole, Benvenuto, D’Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

nel corso dell’esame in commissione sono stati presentati e approvati con riforma gli emendamenti 6.4 Zanella, 6.6 Serritella, 6.8 Gariglio e 6.5 Sozzani, volti

ad assicurare la funzionalità dell’Ente Nazionale di Aviazione Civile (ENAC);

gli emendamenti in questione autorizzavano ENAC ad istituire cinque unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia, da selezionare, in sede di prima applicazione mediante concorso, con iscrizione nel bilancio dell’Ente del relativo Fondo e trasferimento delle risorse destinate al trattamento di pari unità di personale dirigenziale di seconda fascia;

proprio al fine di presidiare al meglio lo sviluppo del trasporto aereo in questa delicata fase di ripartenza, con legge 30 dicembre 2020, n. 178, l’ENAC è stato autorizzato ad incrementare la propria dotazione organica assumendo 10 unità di personale di livello dirigenziale non generale, 151 unità di personale appartenente alla prima qualifica professionale, 145 unità di personale appartenente al ruolo tecnico-ispettivo e 72 ispettori di volo;

l’evoluzione del settore del trasporto aereo caratterizzato negli anni recenti da fenomeni di forte integrazione e stretta collaborazione tra le diverse Autorità regolatorie in campo europeo, nonché la necessità di mettere in campo politiche di rilancio del settore dopo la crisi del 2020 generata dalla pandemia COVID-19, necessitano di una struttura organizzativa dotata degli strumenti necessari per operare con un elevato grado di autonomia e tempestività;

in questo ambito va inquadrata la proposta normativa di dotare l’ENAC di dirigenti di prima fascia nell’ambito della dotazione dirigenziale rideterminata a seguito della legge n. 178 del 2020. La proposta è perfettamente coerente con l’articolo 23 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, il quale dispone, al comma 1, che in ogni amministrazione dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, è istituito il ruolo dei dirigenti che si articola nella prima e nella seconda fascia, con lo scopo di garantire una *governance* funzionale alla realizzazione delle finalità istituzionale di ogni singola Amministrazione;

tale previsione pone l’ENAC nelle stesse condizioni organizzative delle altre

Pubbliche Amministrazioni, istituendo una effettiva filiera di coordinamento e controllo da parte delle figure dirigenziali apicali nei confronti della dirigenza di linea, anche al fine di consolidare e attuare quelli che sono i compiti principali svolti dall'ENAC in ambito di sicurezza (intesa nella duplice significato di *safety e security*), nella tutela dei diritti del passeggero, intesa anche come qualità dei servizi offerti e presidiati a livello locale dalle Direzioni Aeroportuali, anche allo scopo di una chiara assunzione diretta di responsabilità in capo alle figure apicali dell'ENAC a tutto vantaggio degli operatori economici del settore del trasporto aereo,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel primo provvedimento utile di natura economica, una disposizione che autorizzi ENAC a istituire cinque unità di personale di livello dirigenziale di prima fascia, da selezionare mediante concorso.

9/3278-AR/**79**. Zanella, Rixi, Maccanti, Capitanio, Donina, Fogliani, Furgiuele, Giacometti, Tombolato, Zordan, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede tra l'altro diverse disposizioni in materia di trasparenza nello svolgimento delle procedure negoziate, in materia di lavori pubblici, con specifici riferimenti al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016;

diverse sono le norme volte a potenziare ulteriormente la *governance* e garantire al meglio gli interventi e gli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza;

in materia di appalti ormai da tempo viene segnalata con forza la necessità di intervenire sul Codice dei Contratti pub-

blici al fine di prevedere l'obbligo per la Pubblica amministrazione di suddividere gli appalti in lotti anche su base quantitativa, in caso di affidamento di opere cd « a rete » e lavori di manutenzione, di importo più rilevante;

una modifica alla normativa vigente che, qualora approvata, consentirebbe alle micro, piccole e medie imprese di poter partecipare a dette gare. In caso contrario, infatti, il rischio è che, per tale tipologia di appalti, il valore dei lotti – prestazionali e funzionali – sia tale da non consentire la più ampia partecipazione degli operatori del mercato, penalizzando le medesime MPMI,

impegna il Governo

a intervenire già nei prossimi provvedimenti utili, con una modifica al Codice dei contratti pubblici, al fine di prevedere l'obbligo per la Pubblica amministrazione di suddividere gli appalti in lotti anche su base quantitativa, in caso di affidamento di opere cd « a rete » e lavori di manutenzione, di importo più rilevante (sopra-soglia), consentendo in tal modo anche alle micro, piccole e medie imprese di poter partecipare alle relative gare.

9/3278-AR/**80**. Mazzetti, Cortelazzo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede tra l'altro diverse disposizioni in materia di trasparenza nello svolgimento delle procedure negoziate, in materia di lavori pubblici, con specifici riferimenti al Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016;

diverse sono le norme volte a potenziare ulteriormente la *governance* e garantire al meglio gli interventi e gli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza;

in materia di appalti ormai da tempo viene segnalata con forza la necessità di intervenire sul Codice dei Contratti pub-

blici al fine di prevedere l'obbligo per la Pubblica amministrazione di suddividere gli appalti in lotti anche su base quantitativa, in caso di affidamento di opere cd « a rete » e lavori di manutenzione, di importo più rilevante;

una modifica alla normativa vigente che, qualora approvata, consentirebbe alle micro, piccole e medie imprese di poter partecipare a dette gare. In caso contrario, infatti, il rischio è che, per tale tipologia di appalti, il valore dei lotti – prestazionali e funzionali – sia tale da non consentire la più ampia partecipazione degli operatori del mercato, penalizzando le medesime MPMI,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, all'atto dell'esercizio della delega relativa alla riforma della disciplina relativa ai contratti pubblici, al fine di favorire la partecipazione delle micro, piccole e medie imprese, l'indicazione di criteri di individuazione dei lotti diversi da quello funzionale.

9/3278-AR/**80**. (Testo modificato nel corso della seduta) Mazzetti, Cortelazzo.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, prevede tra l'altro diverse disposizioni in materia di procedure negoziate, e altre norme direttamente e indirettamente riferibili al Codice degli appalti di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

il medesimo codice dei contratti pubblici, prevede all'articolo 80, comma 5, lettera c), che la stazione appaltante esclude dalla partecipazione alla procedura d'appalto un operatore economico, qualora dimostri con mezzi adeguati che il medesimo operatore economico si è reso colpevole di gravi illeciti professionali, tali da rendere dubbia la sua integrità o affidabilità; il riferimento, nella norma, ai suddetti « gravi illeciti professionali », ha costituito, fin dall'entrata in vigore della normativa, una

causa di esclusione particolarmente critica e a forte rischio di contenzioso;

infatti, la genericità di tale nozione e l'assenza di chiare indicazioni normative hanno favorito, nella pratica, un'interpretazione estremamente ampia di tale fattispecie escludente che, di fatto, è diventata il contenitore nel quale le amministrazioni possono ricondurre qualunque fatto, anche non accertato in via definitiva, ritenuto lesivo del rapporto fiduciario con l'appaltatore;

è invece necessario ricondurre la disciplina dell'illecito all'interno di confini più precisi, che ne garantiscano una equilibrata applicazione, nell'interesse sia delle imprese che delle amministrazioni appaltanti;

sotto questo aspetto, è indispensabile che il « mezzo adeguato » previsto nella suddetta lettera c), a prova del grave illecito professionale, abbia carattere oggettivo, così da evitare che l'esclusione possa essere disposta sulla base di valutazioni meramente soggettive dei fatti contestati ed in assenza di qualsivoglia certezza sulla loro fondatezza,

impegna il Governo

a superare le eccessive genericità di cui in premessa, nella valutazione di grave illecito professionale attualmente presenti nell'articolo 80, comma 5, lettera c) del decreto legislativo n. 50 del 2016, e che consentono alla stazione appaltante di poter dare un'interpretazione assai ampia della definizione di illecito ai fini dell'esclusione dalla partecipazione alla procedura d'appalto di un operatore economico, eventualmente prevedendo che a comprova dell'illecito dell'operatore vi debba essere perlomeno un accertamento giudiziale almeno di primo grado.

9/3278-AR/**81**. Cortelazzo.

La Camera,

premesso che:

il decreto in parola contiene disposizioni finalizzate al miglioramento della sicurezza della circolazione stradale;

ai sensi dell'articolo 70 del decreto legislativo n. 285 del 1992, i comuni sono autorizzati a rilasciare licenze per il servizio di piazza con veicoli a trazione animale, le cosiddette botticelle;

tali veicoli costituiscono un intralcio alla circolazione stradale con possibili ripercussioni in termini di sicurezza;

l'impiego delle botticelle costituisce una crudeltà nei confronti dei cavalli, in contrasto con le più recenti evidenze scientifiche sul carattere senziente degli animali e con gli orientamenti della comunità internazionale per la tutela del benessere animale in tutti i campi,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative normative volte ad abrogare l'articolo 70 del decreto legislativo n. 285 del 1992 e vietare l'impiego delle botticelle su tutto il territorio nazionale.

9/3278-AR/**82**. Spessotto, Costanzo, Colletti, Forciniti, Corda, Cabras, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Giuliadori, Vallascas, Sapia, Massimo Enrico Baroni, Sarli, Benedetti, Tripiedi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 in corso di conversione da parte della Camera dei deputati prevede, tra l'altro, che il programma della procedura di amministrazione straordinaria della Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria, è immediatamente adeguato dai commissari straordinari alla Decisione della Commissione europea;

la decisione della Commissione europea non è ad oggi stata pubblicata e comunque non è stata trasmessa dal Governo nonostante le richieste e le sollecitazioni ricevute;

conseguentemente la Camera si trova a valutare l'eventuale conversione in legge di una norma contenuta in un decreto-legge il cui contenuto anche precettivo è rinviato ad un atto di cui non si conoscono i contenuti;

ciò, rispetto alla norma citata, priva oggettivamente di significato l'esame svolto dalle Commissioni in sede referente e dall'Aula, impedendo ai singoli deputati di partecipare consapevolmente alla discussione e alle votazioni, costituendo un *vulnus* alle funzioni e alle prerogative attribuite costituzionalmente al Parlamento,

impegna il Governo

a seguito della eventuale approvazione della Camera dei deputati della Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 a trasmettere alle Camere la Decisione della Commissione europea di cui al citato articolo 7 dello stesso decreto-legge, prima della conclusione dell'esame e della eventuale approvazione da parte del Senato della Repubblica del provvedimento.

9/3278-AR/**83**. Fassina, Deidda, Raduzzi, Silvestroni, Cabras, Romaniello, Rampelli, Villarosa.

La Camera,

considerato che:

il disegno di legge recante « 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 » introduce disposizioni urgenti in materia di efficientamento funzionale degli edifici adibiti a uffici giudiziari;

in particolare, l'articolo 9, disciplina una procedura speciale per l'approvazione e la realizzazione del Parco della Giustizia

di Bari, da attuarsi sulle aree delle ex Caserme Milano-Capozzi;

suddette aree, al momento della redazione del PRG (anno 1976 e ancora oggi vigente) furono destinate a Verde di quartiere in quanto considerate come unica possibilità per soddisfare le dotazioni minime previste dal PRG della Città di Bari, ossia 11 metri quadrati di verde per abitante;

la procedura di approvazione e realizzazione, si legge all'articolo 9, e affidata, in via esclusiva, ad un Commissario straordinario il quale svolge funzioni di stazione appaltante e approva (in sede di conferenza di servizi, con la partecipazione obbligatoria del Ministero della giustizia) il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'opera. Pur tenendo conto dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessarie, l'approvazione del progetto definitivo ovvero di quello esecutivo ed espressione diretta del Commissario straordinario;

la procedura, come descritta dall'articolo 9, e fortemente derogatoria a livello urbanistico e paesaggistico il che potrebbe contravvenire a quella dotazione minima di 11 metri quadrati per abitante richiesta dalla normativa urbanistica;

a ciò si aggiunga che le medesime aree, nel tempo, sono state oggetto di interventi edilizi riduttivi rispetto alla quantità di verde prevista dal suddetto PRG (a fronte degli iniziali 400.000 metri quadrati, attualmente sono circa 290.000 metri quadrati);

lo sviluppo della cosiddetta Città della Giustizia, comporterebbe la sottrazione di una rilevante quantità di verde di quartiere finanche azzerandola,

impegna il Governo

con il primo provvedimento utile a garantire che l'intervento di realizzazione del Parco della Giustizia di Bari, avvenga senza l'esaurimento delle aree previste dal PRG della Città Metropolitana di Bari a verde pubblico.

9/3278-AR/84. Colletti, Spessotto, Costanzo, Giuliodori, Forciniti, Cabras, Pa-

olo Nicolò Romano, Corda, Trano, Manniero, Testamento, Leda Volpi, Vallascas, Sapia.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

l'assoluta necessità di un secondo accesso alla città di Alessandria, con la costruzione di un secondo ponte sul Bormida, è stata dimostrata anche recentemente in seguito all'ennesima emergenza maltempo degli inizi di ottobre, con la nuova piena del Bormida e la chiusura per ore del ponte che sulla statale 10 regola l'accesso alla città;

in seguito all'approvazione dell'istanza di rimodulazione e proroga del progetto Marengo Hub, inserito nel programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie, la Giunta comunale ha comunicato sui media l'esistenza dei fondi per finanziare il progetto dal costo di 19 milioni. Infatti, circa 7 milioni provengono dal Marengo Hub, 11 milioni arriveranno dai fondi compensativi per il Terzo Valico, e 1 milione e 600 mila euro saranno erogati dallo stesso comune di Alessandria;

l'opera può contare su un progetto preliminare già in possesso del comune di Alessandria e si prospetta il completamento del progetto definitivo entro un anno. È importantissimo completare l'opera entro il 31 dicembre 2024, come dal nuovo cronoprogramma dei lavori previsto dal programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie, per evitare la perdita delle risorse finanziarie autorizzate;

con l'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, cosiddetto « sblocca cantieri », convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55,

come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, cosiddetto « semplificazioni 1 » convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è stato esteso ad una serie di interventi infrastrutturali, caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, il cosiddetto « modello Genova », per la prima volta utilizzato per la ricostruzione del viadotto Morandi, *ex* articolo 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, secondo cui, attraverso la nomina di commissari straordinari, si superano una serie di problematiche e lungaggini amministrative per la progettazione e realizzazione degli interventi;

sono già stati emanati due decreti attuativi della norma, con due elenchi di interventi da commissariare, e fino al 31 dicembre 2021 il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di ulteriori Commissari straordinari;

infatti, con il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, cosiddetto « semplificazioni 2 » convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è stato differito al 31 dicembre 2021 l'originario termine del 30 giugno 2021 previsto per l'emanazione dei decreti attuativi, in seguito ad una espressa richiesta della Commissione ambiente della Camera nell'ambito del parere di competenza espresso sul secondo decreto attuativo;

la realizzazione del secondo ponte sul Bormida è improcrastinabile non solo per la città di Alessandria ma anche per tutto il territorio piemontese ed è auspicabile che l'opera rientri nel terzo decreto attuativo dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, tra gli ulteriori interventi infrastrutturali da commissariare per superare le problematiche connesse con la realizzazione dell'intervento,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative dirette ad inserire il secondo ponte sul Bormida

nel comune di Alessandria tra gli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale per i quali sono nominati Commissari straordinari, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, per superare le problematiche connesse alla realizzazione dell'intervento, rispettare i tempi programmati ed evitare la perdita delle risorse autorizzate per tale opera, importantissima per l'accesso alla città di Alessandria e per tutto il territorio piemontese.

9/3278-AR/**85**. Molinari, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture;

il 29 agosto scorso un incendio, di cui ancora non sono state appurate le cause, ha distrutto la Torre dei Moro in via Antonini a Milano mettendo su strada 60 famiglie, 96 adulti e 34 minori, che miracolosamente sono usciti tutti illesi;

è in corso l'inchiesta sull'incendio, sia per stabilire la causa del rogo che per accertare se i materiali che avrebbero dovuto proteggere la struttura dell'edificio fossero in regola con le norme di sicurezza previste dalla legge;

il comune di Milano ha stanziato i fondi per le prime necessità, ha autorizzato contributi straordinari per i primi mesi e ha individuato 8 soluzioni abitative a canone concordato, immediatamente disponibili in alcuni casi e in tempi medio-brevi in altri; anche la macchina della solidarietà ha contribuito raccogliendo 167 mila euro;

c'è ovviamente la necessità per tutti i condomini di continuare ad alloggiare in zona, soprattutto per consentire ai minori di continuare a frequentare le stesse scuole;

i *media* hanno dato ampio spazio sull'accaduto i primi giorni dopo l'incendio

ma ormai, a distanza di due mesi circa, tutti tacciono;

le famiglie coinvolte si sentono ora abbandonate dalle istituzioni;

40 famiglie alloggiano presso l'Hotel Quark Due, che peraltro chiude per ristrutturazioni il 31 dicembre prossimo, o sono ospiti momentaneamente da parenti o amici e sono ancora in attesa di trovare una sistemazione stabile;

i cittadini interessati intendono coinvolgere il politecnico di Milano per un progetto di soluzione abitativa sicura, funzionale, tecnologica e « *green* », in linea con il nuovo sviluppo del quartiere e auspicabilmente prima dell'avvio dei giochi olimpici 2026, Milano-Cortina;

tuttavia, esistono una serie di problematiche soprattutto per le caratteristiche insolite della situazione, non coperta dalla normativa vigente per le calamità naturali e per la ricostruzione delle opere pubbliche distrutte; peraltro, il nostro sistema di edilizia pubblica non prevede aiuti per le famiglie di classe media per far fronte alle difficoltà, che andranno avanti per alcuni anni fino alla ricostruzione delle abitazioni completamente distrutte; le soglie di reddito sono troppo stringenti e non consentono di attivare compiutamente le 8 soluzioni abitative proposte dal comune di Milano;

difficoltà si presentano anche sul fronte privato, in quanto le banche non possono procedere alla rinegoziazione dei mutui poiché le assicurazioni non pagano fintanto che l'inchiesta non individui le responsabilità penali; si prospetta una proroga del pagamento delle rate di 24 o 36 mesi, tuttavia, con interessi che continuano a maturare;

occorre un intervento straordinario da parte dello Stato per far fronte alla situazione che si è venuta a creare,

il comma 2-*bis* dell'articolo 13 detta disposizioni in materia di investimenti per la messa in sicurezza degli edifici,

impegna il Governo:

a stanziare le necessarie risorse, prevedendo altresì norme di carattere legisla-

tivo, anche di necessità e urgenza, per la ricostruzione e per far fronte alla situazione emergenziale che si è creata in seguito all'incendio che ha distrutto la Torre dei Moro in via Antonini a Milano;

a prorogare il credito d'imposta al 110 per cento per la demolizione delle parti ammalorate e la ricostruzione degli alloggi distrutti dall'incendio;

a prevedere agevolazioni o esenzioni IRPEF per i condomini coinvolti;

ad attivare un tavolo di confronto tra il Governo e le autorità locali, comune di Milano, regione Lombardia, Prefettura, Questura, per individuare soluzioni rapide alle questioni normative e tecniche che possano sorgere nella ricostruzione degli alloggi.

9/3278-AR/**86**. Lucchini, Toccalini, Zannella, Iezzi, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture;

il 29 agosto scorso un incendio, di cui ancora non sono state appurate le cause, ha distrutto la Torre dei Moro in via Antonini a Milano mettendo su strada 60 famiglie, 96 adulti e 34 minori, che miracolosamente sono usciti tutti illesi;

è in corso l'inchiesta sull'incendio, sia per stabilire la causa del rogo che per accertare se i materiali che avrebbero dovuto proteggere la struttura dell'edificio fossero in regola con le norme di sicurezza previste dalla legge;

il comune di Milano ha stanziato i fondi per le prime necessità, ha autorizzato contributi straordinari per i primi mesi e ha individuato 8 soluzioni abitative a canone concordato, immediatamente disponibili in alcuni casi e in tempi medio-brevi in altri; anche la macchina della solidarietà ha contribuito raccogliendo 167 mila euro;

c'è ovviamente la necessità per tutti i condomini di continuare ad alloggiare in zona, soprattutto per consentire ai minori di continuare a frequentare le stesse scuole;

i *media* hanno dato ampio spazio sull'accaduto i primi giorni dopo l'incendio ma ormai, a distanza di due mesi circa, tutti tacciono;

le famiglie coinvolte si sentono ora abbandonate dalle istituzioni;

40 famiglie alloggiano presso l'Hotel Quark Due, che peraltro chiude per ristrutturazioni il 31 dicembre prossimo, o sono ospiti momentaneamente da parenti o amici e sono ancora in attesa di trovare una sistemazione stabile;

i cittadini interessati intendono coinvolgere il politecnico di Milano per un progetto di soluzione abitativa sicura, funzionale, tecnologica e « *green* », in linea con il nuovo sviluppo del quartiere e auspicabilmente prima dell'avvio dei giochi olimpici 2026, Milano-Cortina;

tuttavia, esistono una serie di problematiche soprattutto per le caratteristiche insolite della situazione, non coperta dalla normativa vigente per le calamità naturali e per la ricostruzione delle opere pubbliche distrutte; peraltro, il nostro sistema di edilizia pubblica non prevede aiuti per le famiglie di classe media per far fronte alle difficoltà, che andranno avanti per alcuni anni fino alla ricostruzione delle abitazioni completamente distrutte; le soglie di reddito sono troppo stringenti e non consentono di attivare compiutamente le 8 soluzioni abitative proposte dal comune di Milano;

difficoltà si presentano anche sul fronte privato, in quanto le banche non possono procedere alla rinegoziazione dei mutui poiché le assicurazioni non pagano fintanto che l'inchiesta non individui le responsabilità penali; si prospetta una proroga del pagamento delle rate di 24 o 36 mesi, tuttavia, con interessi che continuano a maturare;

occorre un intervento straordinario da parte dello Stato per far fronte alla situazione che si è venuta a creare,

il comma 2-*bis* dell'articolo 13 detta disposizioni in materia di investimenti per la messa in sicurezza degli edifici,

impegna il Governo a valutare l'opportunità di:

stanziare le necessarie risorse, prevedendo altresì norme di carattere legislativo, anche di necessità e urgenza, per la ricostruzione e per far fronte alla situazione emergenziale che si è creata in seguito all'incendio che ha distrutto la Torre dei Moro in via Antonini a Milano;

prorogare il credito d'imposta al 110 per cento per la demolizione delle parti ammalorate e la ricostruzione degli alloggi distrutti dall'incendio;

prevedere agevolazioni o esenzioni IR-PEF per i condomini coinvolti;

attivare un tavolo di confronto tra il Governo e le autorità locali, comune di Milano, regione Lombardia, Prefettura, Questura, per individuare soluzioni rapide alle questioni normative e tecniche che possano sorgere nella ricostruzione degli alloggi.

9/3278-AR/86. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Lucchini, Toccalini, Zannella, Iezzi, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

nella notte tra il 2 e 3 ottobre 2021, il ponte dell'Industria di Roma costruito tra il 1862 e il 1863, che rappresenta per i quartieri Marconi e Ostiense un'importante arteria di collegamento, è stato devastato

da un grande incendio le cui cause sono ancora in corso di accertamento da parte degli inquirenti;

il rogo ha danneggiato fortemente le storiche campate in acciaio che caratterizzavano l'architettura del ponte e ha fatto crollare una sezione lunga circa sette metri di una passerella posta sotto la struttura principale del ponte, diretta alla manutenzione ed il passaggio di cavi;

nell'incendio sono state coinvolte una condotta del gas, cavi dell'energia elettrica e fibra ottica presenti sotto l'impalcato. Parte dei quartieri di Marconi, Trastevere ed Ostiense sono rimasti senza luce, gas e servizi per diverse ore anche dopo l'incendio;

il Ponte, ormai chiuso alla circolazione dal 3 ottobre scorso e dichiarato inagibile al transito sia per i veicoli che per i pedoni, mette fuori servizio uno degli snodi viari cruciali del quadrante sud di Roma, creando enormi disagi ai cittadini per il traffico nelle vie alternative, soprattutto nelle ore di punta, disagi che si acuiscono nelle giornate di sciopero dei mezzi di trasporto pubblico;

il Ponte collegava due zone nevralgiche della Capitale, quella di Marconi e Ostiense in cui vivono circa 350 mila persone e, infatti, se non si interviene rapidamente con il ripristino della viabilità, si rischia una totale congestione del traffico locale. Il Campidoglio ha attivato il Centro Operativo Comunale, con la Protezione civile già al lavoro per attivare servizi sostitutivi nella zona e percorsi alternativi che risultano però molto onerosi per i cittadini e per i commercianti di zona in termini di distanze e tempi di percorrenza;

l'iter per la ristrutturazione e ammodernamento del Ponte dell'industria si prospetta molto lungo, occorrono infatti almeno 60 giorni solo per avere l'esito delle relazioni strutturali e conoscere la risposta del ponte allo sbalzo di calore generato dal rogo; occorre, inoltre, una attenta valutazione tecnica da parte della società Sina preposta alla sorveglianza dei viadotti della capitale per quantificare i danni e gli interventi necessari di carattere strutturale;

seguiranno poi quattro mesi per la progettazione degli interventi di restauro, poi almeno ulteriori sei mesi per il bando di affidamento dei lavori e il tempo della realizzazione dell'opera;

con l'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, cosiddetto « sblocca cantieri », convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, come modificato dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, cosiddetto « semplificazioni 1 » convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è stato esteso ad una serie di interventi Infrastrutturali, caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, il cosiddetto « modello Genova », per la prima volta utilizzato per la ricostruzione del viadotto Morandi, *ex* articolo del 1 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, secondo cui, attraverso la nomina di commissari straordinari si superano una serie di problematiche e lungaggini amministrative per la progettazione e realizzazione degli interventi;

sono già stati emanati due decreti attuativi della norma, con due elenchi di interventi da commissariare, e fino al 31 dicembre 2021 il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari;

infatti, con il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, cosiddetto « semplificazioni 2 » convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è stato differito al 31 dicembre 2021 l'originario termine del 30 giugno 2021 previsto per l'emanazione dei decreti attuativi, in seguito ad una espressa richiesta della Commissione ambiente della Camera nell'ambito del parere di competenza espresso sul secondo decreto attuativo, che ha anche individuato una serie di ulteriori interventi da commissariare,

impegna il Governo

a provvedere in tempi celeri alla nomina del Commissario Straordinario per l'ammodernamento e restauro del Ponte del-

l'industria di Roma citato in premessa e a stanziare le risorse finanziarie occorrenti per consentire la realizzazione dei lavori.

9/3278-AR/87. Saltamartini, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Raffaelli, Patassini, Valbusa, Vallotto, De Angelis.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

al fine di accelerare le attività di progettazione e realizzazione delle opere pubbliche, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è intervenuto sull'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, cosiddetto sblocca cantieri, ed ha previsto la nomina di Commissari straordinari per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali, nel limite delle risorse che si rendono disponibili, secondo le priorità di intervento stabilite con appositi decreti;

sono già stati emanati due decreti attuativi della norma, con due elenchi di interventi da commissariare, e fino al 31 dicembre 2021 il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari;

infatti, con il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, cosiddetto «semplificazioni 2» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è stato differito al 31 dicembre 2021 l'originario termine del 30 giugno 2021 previsto per l'emanazione dei decreti attuativi, in seguito ad una espressa richiesta della Commissione ambiente della Camera nell'ambito del parere di compe-

tenza espresso sul secondo decreto attuativo, che ha anche individuato una serie di ulteriori interventi da commissariare tra i quali figura «la manutenzione e ricostruzione dei ponti sul bacino del Po»;

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

il nuovo ponte della Becca è da anni atteso sul territorio; infatti, nella provincia di Pavia, il ponte della Becca, sulla ex strada statale 617, trasferita recentemente alla competenza dell'ANAS, è diventato il simbolo della provincia; il vecchio ponte, costruito tra il 1910 e il 1912 sulla confluenza tra i fiumi Ticino e Po, presenta annualmente problematiche importanti e imprevedibili che obbligano la chiusura del transito per settimane ai fini della manutenzione straordinaria, creando ripetuti disagi alle comunicazioni e dispendio significativo di risorse per la messa in sicurezza;

nel mese di maggio 2019 sono stati conclusi i lavori di completamento e restauro conservativo ma il ponte non è percorribile dai mezzi pesanti e ciò mette in crisi la logistica delle aziende e i trasportatori che obbligatoriamente devono trovare strade alternative di comunicazione;

nel 2020 la regione Lombardia ha finanziato con 800 milioni la redazione di un documento di fattibilità per la realizzazione del nuovo ponte ritenuto improcrastinabile;

il decreto interministeriale MIT-MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha assegnato alla pro-

vincia di Pavia risorse pari a euro 1.500.000 per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica del nuovo Ponte della Becca, rimandando al Contratto di programma ANAS il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione dell'opera. Il Contratto di programma ANAS 2016-2020 ha inserito tale opera nell'elenco nella Sezione A. 1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo contratto di programma ANAS. La provincia di Pavia ha concluso le procedure di affidamento del servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica ed è in corso di pubblicazione la determinazione di aggiudicazione,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative per la nomina di un Commissario straordinario, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi per la realizzazione del nuovo ponte della Becca sul bacino del Po, da attuare per fasi funzionali, nel limite delle risorse che si rendono disponibili attraverso il rifinanziamento del Fondo di cui all'articolo 1, comma 891 della legge n. 145 del 2018, ovvero attraverso il prossimo aggiornamento contrattuale ANAS.

9/3278-AR/88. Raffaelli, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Valbusa, Vallotto.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

il nuovo ponte di Casalmaggiore rappresenta un'opera strategica di collega-

mento tra la Lombardia e l'Emilia-Romagna in quanto quello attuale costruito negli anni 50 ha ormai esaurito la sua funzione e, infatti, mediamente ogni 7 anni richiede importanti lavori di manutenzione straordinaria, con interruzioni del traffico tra le due regioni;

nel vecchio ponte di Casalmaggiore è stato installato anche un sistema di monitoraggio del traffico, ritenuto indispensabile per tenere sotto controllo le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura che avrà, secondo i tecnici, circa dieci anni di vita media; peraltro, I passaggi continui di mezzi pesanti sopra il ponte, a velocità non supportata dalle condizioni dell'infrastruttura, ne abbassano la vita media;

il decreto interministeriale MIT-MEF del 3 gennaio 2020, di ripartizione del Fondo istituito con la legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145 del 2018, articolo 1, comma 891), per la messa in sicurezza dei ponti esistenti e per la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza sul bacino del Po, ha assegnato al Ponte di Casalmaggiore risorse pari a 1.500.000 euro per la predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, rimandando al Contratto di programma ANAS il finanziamento della progettazione definitiva e dell'esecuzione dell'opera. Il Contratto di programma ANAS 2016-2020 ha inserito tale opera nell'elenco nella Sezione A. 1.1, ossia nell'Elenco degli interventi per i quali vengono finalizzate prioritariamente le risorse destinate ad attività di progettazione per investimenti da inserire nei successivi aggiornamenti contrattuali ovvero nel prossimo contratto di programma ANAS. La provincia di Parma ha in corso di completamento l'iter della predisposizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica;

in seguito al passaggio ad ANAS della strada provinciale 343 Asolana, l'ANAS è il soggetto attuatore dell'intervento per la realizzazione del Nuovo ponte tra Colorno e Casalmaggiore;

al fine di accelerare le attività di progettazione e realizzazione delle opere

pubbliche, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, è intervenuto sull'articolo 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, cosiddetto sblocca cantieri, ed ha previsto la nomina di Commissari straordinari per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi, da attuare per fasi funzionali, nel limite delle risorse che si rendono disponibili, secondo le priorità di intervento stabilite con appositi decreti;

sono già stati emanati due decreti attuativi della norma, con due elenchi di interventi da commissariare, e fino al 31 dicembre 2021 il Presidente del Consiglio dei ministri può individuare ulteriori interventi per i quali disporre la nomina di Commissari straordinari;

infatti, con il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, cosiddetto «semplificazioni 2» convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, è stato differito al 31 dicembre 2021 l'originario termine del 30 giugno 2021 previsto per l'emanazione dei decreti attuativi, in seguito ad una espressa richiesta della Commissione ambiente della Camera nell'ambito del parere di competenza espresso sul secondo decreto attuativo, che ha anche individuato una serie di ulteriori interventi da commissariare tra i quali figura «la manutenzione e ricostruzione dei ponti sul bacino del Po»;

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative per la nomina di un Commissario straordinario, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge n. 32 del 2019, per l'espletamento delle attività di programmazione, progettazione, affidamento ed esecuzione dei necessari interventi per la realizzazione del nuovo ponte di Casalmaggiore sul bacino del Po, da attuare per fasi funzionali, nel limite delle risorse che si rendono disponibili attraverso il rifinanziamento del Fondo di cui all'articolo 1, comma 891 della legge

n. 145 del 2018, ovvero attraverso il prossimo aggiornamento contrattuale ANAS.

9/3278-AR/89. Cavandoli, Tombolato, Dara, Comaroli, Raffaele Volpi, Gobato, Lucchini.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge reca disposizioni in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture e contiene norme per la nomina di commissari straordinari ai fini dell'accelerazione di una serie di investimenti e opere pubbliche;

nell'ambito delle audizioni svolte dalle commissioni VIII e IX, i rappresentanti della conferenza delle regioni e delle province autonome hanno presentato un proprio parere sul decreto-legge che contiene, tra l'altro, un emendamento che propone la proroga al 31 dicembre 2024 della nomina del Commissario straordinario per l'intervento emergenziale della messa in sicurezza della strada statale Sassari-Olbia a seguito del numero considerevole di incidenti mortali che hanno interessato l'arteria stradale;

la proroga richiesta mira a garantire la continuità delle modalità operative accelerate già poste in essere nel corso della gestione commissariale, oltretutto un corretto e scrupoloso utilizzo delle risorse pubbliche attraverso la gestione operante sulla Contabilità Speciale n. 5440 intestata al Presidente della regione Sardegna;

tale modalità operativa ha consentito nell'ambito del «Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione dell'itinerario Sassari-Olbia», di aprire al traffico più della metà dell'arteria stradale, mentre la restante parte è stata invece interessata da eventi sopravvenuti, come il fallimento delle originarie imprese aggiudicatarie, che hanno rallentato notevolmente l'iter realizzativo, non consentendo la conclusione dei lavori entro il termine del 31 dicembre 2020;

il nuovo termine proposto del 31 dicembre 2024 tiene conto anche dell'in-

terruzione dei lavori, e della conseguente diminuzione di produzione, determinata dall'adozione delle misure di contenimento connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 e garantisce la continuità dell'attuale *governance* fino alla conclusione degli interventi emergenziali,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di garantire, almeno fino alla fine del 2024, la continuità delle modalità operative accelerate già poste in essere nel corso della gestione commissariale, oltreché la possibilità dell'utilizzo delle risorse pubbliche attraverso la gestione operante sulla Contabilità Speciale n. 5440 intestata al Presidente della regione Sardegna, allo scopo di portare al termine i lavori della realizzazione della strada statale Sassari-Olbia e la messa in sicurezza dell'arteria viaria.

9/3278-AR/**90**. Zoffili, Lucchini, Badole, Benvenuto, D'Eramo, Dara, Eva Lorenzoni, Patassini, Raffaelli, Valbusa, Valotto, Deiana.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, presenta un contenuto vario e articolato, con una serie di disposizioni dalle diverse finalità, accomunate da una pluralità d'interventi in materia di infrastrutture e trasporti e della mobilità sostenibile;

il provvedimento in particolare all'articolo 3, detta disposizioni volte ad accelerare l'attuazione del Piano nazionale di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e a garantire un efficace coordinamento tra la dismissione del sistema di segnalamento nazionale (classe B) e l'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con il sistema ERTMS;

nell'ambito del trasporto ferroviario, orientato verso una mobilità sostenibile, l'utilizzo dell'idrogeno quale vettore energetico pulito e flessibile, sta assumendo

dimensioni importanti e significative, riconoscendosi come valida alternativa ai mezzi di trasporto *standard* sulle linee non elettrificate in ambito europeo;

l'analisi del contesto normativo relativo all'idrogeno e alle sue tecnologie, evidenzia al riguardo, che il processo di standardizzazione sebbene sia in continua evoluzione (non solo da un punto di vista degli impianti di produzione, stoccaggio e rifornimento), dal punto di vista del trasporto ferroviario, sta gradualmente attivando iniziative volte ad investire nella realizzazione di treni alimentati ad idrogeno, approfondendo le modalità tecniche di applicazione dell'interoperabilità, in modo da effettuare tutte le valutazioni e certificazioni finalizzate alla messa in esercizio dei treni a idrogeno anche sulla rete ferroviaria italiana;

al riguardo, il progetto H2iseO in Valcamonica, lungo la linea ferroviaria non elettrificata Brescia-Iseo-Edolo di Ferrovienord, che prevede l'acquisto di 6 treni alimentati a idrogeno entro il 2023, con l'opzione su altri 8 per sostituire l'intera flotta diesel, unitamente a quello previsto nel Salento di Ferrovie sud est, con treni a idrogeno per una rete ferroviaria a emissioni zero, (con una centrale di stoccaggio alimentata con fonti rinnovabili) confermano la necessità di investire nella mobilità ferroviaria ad idrogeno, verso una conversione energetica di un territorio e la completa decarbonizzazione,

impegna il Governo

a prevedere, compatibilmente con i vincoli di finanze pubblica e le risorse finanziarie disponibili, misure d'incentivazione, finalizzate alla realizzazione di centrali per la produzione di idrogeno, destinate ai nuovi convogli a energia pulita, per la realizzazione di un Piano programmatico fino al 2025.

9/3278-AR/**91**. Vallasca.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge appena approvato per la conversione in legge in legge del

decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, ha previsto i mezzi necessari per effettuare per gli investimenti necessari per garantire la sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale;

a tal fine appare opportuna una revisione sistematica della viabilità delle strade minori esistenti, o di alcuni loro particolari tratti, per identificare e correggere le condizioni di pericolo, eliminandone i difetti o le carenze che possono causare gravi incidenti ed anche per gli ulteriori fini di migliorare la percorrenza degli itinerari critici che attualmente condizionano lo sviluppo di molte porzioni interne del territorio nazionale, rafforzando i collegamenti tra i centri minori e i relativi centri di servizio creando un sistema di itinerari trasversali per connettere in modo più efficiente le aree interne con le reti viarie maggiori,

impegna il Governo

a valutare la necessità di adottare le opportune iniziative normative volte a prevedere interventi di ammodernamento e messa in sicurezza del sistema viario nazionale minore, individuando le idonee risorse necessarie a realizzare lo scopo, con particolare riferimento alla strada regionale 348 Feltrina la quale necessita di interventi che ne modificano il percorso per aumentarne la sicurezza e garantire alla cittadinanza una via che garantisca un più rapido, comodo e sicuro collegamento della zona interessata con i centri maggiori ed in particolare con l'autostrada pedemontana veneta.

9/3278-AR/92. Bond.

La Camera,

premesso che;

il provvedimento in esame reca disposizioni relative alle misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione;

in particolare, il comma 12-ter dell'articolo 12, ha introdotto modifiche volte

ad ampliare l'ambito di operatività dell'istituto del commissariamento di impresa, di cui all'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014;

dette modifiche prevedono infatti l'estensione della misura oltre l'esecuzione del singolo contratto di appalto, come invece attualmente previsto dalla disposizione, una quantificazione al 10 per cento dell'utile dell'impresa nell'ambito della procedura predetta, l'estensione della misura del sostegno e monitoraggio dell'impresa anche quando il contratto sia concluso e interamente eseguito, e l'estensione anche alle imprese che esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile sull'impresa sottoposta a sostegno o monitoraggio, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate, delle prescrizioni operative;

le modifiche introdotte destano forti perplessità, anzitutto nella parte in cui estendono la misura dei commissariamento ad altre attività, e, pertanto, anche estranee al contratto di appalto;

la misura in questione, prevista dall'articolo 32, è strettamente connessa all'esecuzione del contratto ed alla sua conclusione in maniera « controllata » a seguito dell'avvio di indagini per i delitti di stampo corruttivo 0 in presenza di fatti comunque ritenuti sintomatici dall'ANAC di episodi di illecito, e non è, invece, una misura volta ad istituire un controllo generalizzato sull'impresa, eventualità che sembra paventata dalla norma in commento;

un'estensione di tal tipo avrebbe l'effetto di vanificare lo scopo della misura in parola, andando a sovrapporsi con altre misure di prevenzione analoghe, quali il sequestro o la confisca disposte dall'autorità giudiziaria ai sensi del Codice Antimafia, che hanno proprio l'effetto di bloccare l'attività di impresa in via generale;

un allargamento eccessivo di tale strumento porterebbe a conseguenze fortemente penalizzanti per le imprese, considerato che si tratta di una misura che scatta in assenza di accertamenti definitivi sulla effettiva colpevolezza dei soggetti;

se l'obiettivo è quello di rafforzare la prevenzione dei fenomeni corruttivi nell'ambito dei contratti pubblici, a ciò si deve arrivare attraverso una puntuale attività di prevenzione e bonifica del Territorio da parte di chi ne ha la responsabilità, la competenza e, soprattutto, i mezzi;

stando al dettato letterale della norma, la proposta di adozione della misura del commissariamento è demandata al Presidente dell'ANAC in presenza di « rilevate situazioni anomale e comunque sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali attribuibili ad un'impresa ». Si tratta, evidentemente di una dicitura talmente generica da ricomprendere una molteplicità di potenziali illeciti, che, a ben vedere, potrebbero riguardare anche reati di stampo mafioso;

infatti, se è vero che il comma 8 dell'articolo 32 prevede che, in caso di informazione antimafia interdittiva, la gestione la misura del sostegno e monitoraggio dell'impresa sia di competenza esclusiva del Prefetto, va altresì ricordato che i reati di stampo mafioso, ove confermati almeno in grado di appello, potrebbero giustificare l'adozione di una comunicazione antimafia e non necessariamente di un'informazione (articolo 84, comma 2, e 67, comma 8, del codice antimafia). Tale ipotesi, quindi, sembra rientrare nel comma 1, ossia nelle ipotesi in cui il Presidente dell'ANAC, avendo conoscenza di tale fatto, e considerandolo sintomatico di una condotta illecita, proponga al Prefetto il commissariamento dell'impresa;

ciò considerato, si potrebbero verificare interferenze tra il commissariamento straordinario d'impresa e l'istituto della vigilanza collaborativa che, a quanto appreso, il Ministero dell'interno intenderebbe adottare sulla falsariga dell'istituto già adottato dall'ANAC;

proprio tale interferenza dovrebbe indurre a soprassedere all'adozione delle modifiche prospettate, per poter valutare in maniera più puntuale ed efficace il necessario coordinamento tra gli istituti, evitando inutili duplicazioni;

parimenti critico appare il fatto che l'utile d'impresa, che secondo la norma già vigente va trattenuto dal compenso spettante all'appaltatore durante il commissariamento, non debba più essere determinato dagli amministratori anche in via presuntiva, ma venga fissato per legge nella misura predeterminata del 10 per cento,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della norma di cui in premessa, al fine di adottare interventi correttivi che possano ovviare alle criticità precedentemente descritte, le quali possono pregiudicare le finalità perseguite dall'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014.

9/3278-AR/93. Labriola, Mazzetti, Foti.

La Camera,

premesso che:

considerato lo svolgimento dei lavori inerenti alla conversione del decreto-legge n. 121 del 2021;

preso atto, in particolare dei contenuti degli articoli 1, 3 e 4, rispettivamente inerenti alla lunghezza dei mezzi dedicati al trasporto rapido di massa, al trasporto pubblico su natanti e al rifinanziamento del fondo per i servizi aggiuntivi al trasporto pubblico locale;

ritenuto altresì che:

il potenziamento del trasporto pubblico locale è un'esigenza primaria nel governo delle città e degli ambiti di area vasta;

un trasporto pubblico locale efficiente è requisito sia per una migliore qualità della vita sia per accelerare la transizione ecologica e l'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica;

l'uso dell'automobile privata è infatti un fattore che concorre a una percentuale significativa delle emissioni di CO₂;

le automobili private sono il mezzo di trasporto più utilizzato in Italia: nel

2019, su 36 milioni di persone maggiorenni, almeno 2 persone su 3 hanno usato l'automobile tutti i giorni. L'utilizzo dell'automobile privata sul totale dei viaggi è di oltre il 60 per cento, mentre l'utilizzo di sistemi pubblici di trasporto è solo del 10 per cento circa, con conseguente congestione e traffico nelle aree urbane;

la media europea di estensione della rete di tram e metropolitane è di 54,3 chilometri per milione di abitanti, mentre in Italia è di 20,3 per milione di abitanti;

il trasporto su ferro è meno utilizzato in Italia rispetto all'UE: solo il 6,2 per cento degli spostamenti avviene su treno, solo lo 0,8 per cento su tram o metro (rispettivamente T8 per cento e l'1,5 per cento in Francia, Inghilterra e Germania);

è pertanto assolutamente urgente dar seguito alle politiche di « cura del ferro » più volte annunciate e troppo poco realizzate, mediante il potenziamento delle linee dei mezzi di trasporto rapido di massa;

se fin dalla fine degli anni 90 del secolo scorso in molti enti locali la « cura del ferro » è stata avviata, nel 2017 – con l'approvazione del DEF e del relativo allegato *Connettere l'Italia* – questa è divenuta una priorità nazionale ed è stato previsto un programma di interventi dell'allora Ministero delle infrastrutture;

tra gli obiettivi previsti c'è l'aumento del 20 per cento di chilometri di tram e metro per abitante in aree urbane entro il 2030;

nell'allegato *Connettere l'Italia* è previsto anche l'incentivo per gli enti locali di adottare i Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS), quali strumenti integrati di governo del territorio, che prendano in considerazione primaria la rapidità e l'efficienza energetica dei trasporti e l'abbattimento dei livelli d'inquinamento;

partendo da tali prime esperienze e muovendosi con determinazione verso gli obiettivi di *Connettere l'Italia*, sono quindi necessari ingenti investimenti pubblici per realizzare nuove linee tranviarie e metro-

politane nei grandi centri urbani e nelle aree vaste;

quanto precede è poi necessario per una compiuta e fedele attuazione del PNRR, la cui Missione 2 è intitolata « Rivoluzione verde e transizione ecologica » mentre la Missione 3 è intitolata proprio « Infrastrutture per una mobilità sostenibile »;

rapido di massa metropolitano. In particolare:

investimento 4.2 (Missione 2). La misura è volta a sviluppare il trasporto rapido di massa, che sposti la mobilità dalle auto private al mezzo pubblico. La misura prevede la realizzazione di 240 chilometri di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 chilometri), tram (85 chilometri), filovie (120 chilometri), funivie (15 chilometri). Il *focus* dell'intervento sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane. L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico;

investimento 1.5 (Missione 3): Come previsto nella strategia nazionale « Italia Veloce », gli interventi sui nodi mirano a potenziare i collegamenti « metropolitani » o « suburbani », al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni;

le risorse del PNRR – peraltro – in questo caso non sono sovvenzioni a fondo perduto ma prestiti. Sebbene le stazioni appaltanti pubbliche abbiano, in alcuni casi, già indetto le gare per la realizzazione delle opere, per realizzare gli obiettivi descritti sono comunque necessarie risorse nazionali aggiuntive e tempestive, finalizzate alla realizzazione di infrastrutture moderne per il trasporto rapido di massa metropolitano;

le amministrazioni delle città metropolitane stanno lavorando su vari progetti di trasporto rapido di massa. A titolo esemplificativo:

la città di Torino sta completando la progettazione definitiva della linea 2

della metropolitana automatica per la tratta tra Rebaudengo e Politecnico;

la città di Roma ha in progetto l'ampliamento e prosecuzione delle linee metropolitane A, B, B1 e C e revisione progetto linea D;

la città di Milano ha in programma prolungamenti delle linee MI, M2, M3 e M4 verso i comuni della città metropolitana e una nuova linea nel quadrante sud della città;

la città di Napoli ha in progetto il collegamento con linea di metropolitana tra l'aeroporto di Capodichino e la stazione AV di Afragola,

impegna il Governo

a stanziare, fin dalla prossima Legge di Bilancio, adeguate risorse per realizzare infrastrutture moderne per il TPL, centrate sull'obiettivo di diminuire il trasporto privato su gomma e sostenere in tutti i modi i mezzi di trasporto rapido di massa, onde conseguire gli obiettivi di transizione ecologica e di mobilità sostenibile esposto in premessa.

9/3278-AR/**94**. Gariglio, Delrio, Fiano, Casu, Bruno Bossio, Cantini, Andrea Romano, Del Basso De Caro, Pizzetti, Pezzopane, Mura, Nardi, Morassut, Bonomo, Carla Cantone, Ciagà, Ciampi, De Maria, Giorgis, Lacarra, Lepri, Gavino Manca, Sani, Topo, Avossa, Quartapelle Procopio, Miceli, Navarra.

La Camera,

premessi che:

considerato lo svolgimento dei lavori inerenti alla conversione del decreto-legge n. 121 del 2021;

preso atto, in particolare dei contenuti degli articoli 1, 3 e 4, rispettivamente inerenti alla lunghezza dei mezzi dedicati al trasporto rapido di massa, al trasporto pubblico su natanti e al rifinanziamento del fondo per i servizi aggiuntivi al trasporto pubblico locale;

ritenuto altresì che:

il potenziamento del trasporto pubblico locale è un'esigenza primaria nel governo delle città e degli ambiti di area vasta;

un trasporto pubblico locale efficiente è requisito sia per una migliore qualità della vita sia per accelerare la transizione ecologica e l'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica;

l'uso dell'automobile privata è infatti un fattore che concorre a una percentuale significativa delle emissioni di CO₂;

le automobili private sono il mezzo di trasporto più utilizzato in Italia: nel 2019, su 36 milioni di persone maggiorenni, almeno 2 persone su 3 hanno usato l'automobile tutti i giorni. L'utilizzo dell'automobile privata sul totale dei viaggi è di oltre il 60 per cento, mentre l'utilizzo di sistemi pubblici di trasporto è solo del 10 per cento circa, con conseguente congestione e traffico nelle aree urbane;

la media europea di estensione della rete di tram e metropolitane è di 54,3 chilometri per milione di abitanti, mentre in Italia è di 20,3 per milione di abitanti;

il trasporto su ferro è meno utilizzato in Italia rispetto all'UE: solo il 6,2 per cento degli spostamenti avviene su treno, solo lo 0,8 per cento su tram o metro (rispettivamente T8 per cento e l'1,5 per cento in Francia, Inghilterra e Germania);

è pertanto assolutamente urgente dar seguito alle politiche di « cura del ferro » più volte annunciate e troppo poco realizzate, mediante il potenziamento delle linee dei mezzi di trasporto rapido di massa;

se fin dalla fine degli anni 90 del secolo scorso in molti enti locali la « cura del ferro » è stata avviata, nel 2017 – con l'approvazione del DEF e del relativo allegato *Connettere l'Italia* – questa è divenuta una priorità nazionale ed è stato previsto un programma di interventi dell'allora Ministero delle infrastrutture;

tra gli obiettivi previsti c'è l'aumento del 20 per cento di chilometri di

tram e metro per abitante in aree urbane entro il 2030;

nell'allegato *Connettere l'Italia* è previsto anche l'incentivo per gli enti locali di adottare i Piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS), quali strumenti integrati di governo del territorio, che prendano in considerazione primaria la rapidità e l'efficienza energetica dei trasporti e l'abbattimento dei livelli d'inquinamento;

partendo da tali prime esperienze e muovendosi con determinazione verso gli obiettivi di *Connettere l'Italia*, sono quindi necessari ingenti investimenti pubblici per realizzare nuove linee tranviarie e metropolitane nei grandi centri urbani e nelle aree vaste;

quanto precede è poi necessario per una compiuta e fedele attuazione del PNRR, la cui Missione 2 è intitolata « Rivoluzione verde e transizione ecologica » mentre la Missione 3 è intitolata proprio « Infrastrutture per una mobilità sostenibile »;

rapido di massa metropolitano. In particolare:

investimento 4.2 (Missione 2). La misura è volta a sviluppare il trasporto rapido di massa, che sposti la mobilità dalle auto private al mezzo pubblico. La misura prevede la realizzazione di 240 chilometri di rete attrezzata per le infrastrutture del trasporto rapido di massa suddivise in metro (11 chilometri), tram (85 chilometri), filovie (120 chilometri), funivie (15 chilometri). Il *focus* dell'intervento sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane. L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico;

investimento 1.5 (Missione 3): Come previsto nella strategia nazionale « Italia Veloce », gli interventi sui nodi mirano a potenziare i collegamenti « metropolitani » o « suburbani », al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni;

le risorse del PNRR – peraltro – in questo caso non sono sovvenzioni a fondo perduto ma prestiti. Sebbene le stazioni appaltanti pubbliche abbiano, in alcuni casi, già indetto le gare per la realizzazione delle opere, per realizzare gli obiettivi descritti sono comunque necessarie risorse nazionali aggiuntive e tempestive, finalizzate alla realizzazione di infrastrutture moderne per il trasporto rapido di massa metropolitano;

le amministrazioni delle città metropolitane stanno lavorando su vari progetti di trasporto rapido di massa. A titolo esemplificativo:

la città di Torino sta completando la progettazione definitiva della linea 2 della metropolitana automatica per la tratta tra Rebaudengo e Politecnico;

la città di Roma ha in progetto l'ampliamento e prosecuzione delle linee metropolitane A, B, B1 e C e revisione progetto linea D;

la città di Milano ha in programma prolungamenti delle linee MI, M2, M3 e M4 verso i comuni della città metropolitana e una nuova linea nel quadrante sud della città;

la città di Napoli ha in progetto il collegamento con linea di metropolitana tra l'aeroporto di Capodichino e la stazione AV di Afragola,

impegna il Governo

a valutare la possibilità di stanziare, fin dalla prossima Legge di Bilancio, adeguate risorse per realizzare infrastrutture moderne per il TPL, centrate sull'obiettivo di diminuire il trasporto privato su gomma e sostenere in tutti i modi i mezzi di trasporto rapido di massa, onde conseguire gli obiettivi di transizione ecologica e di mobilità sostenibile esposto in premessa.

9/3278-AR/94. (Testo modificato nel corso della seduta) Gariglio, Delrio, Fiano, Casu, Bruno Bossio, Cantini, Andrea Romano, Del Basso De Caro, Pizzetti, Pezzopane, Mura, Nardi, Morassut, Bonomo, Carla Cantone, Ciagà, Ciampi, De

Maria, Giorgis, Lacarra, Lepri, Gavino Manca, Sani, Topo, Avossa, Quartapelle Procopio, Miceli, Navarra.

La Camera,

premessi che:

il disegno di legge C. 3278, di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, reca 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;

nello specifico una norma prevista nel decreto autorizza Roma capitale a stipulare apposita convenzione con la società ANAS Spa, in qualità di centrale di committenza, per l'affidamento di interventi urgenti per la realizzazione, la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria delle strade comunali di Roma capitale, nonché al fine di rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nel territorio comunale derivanti dalle condizioni della piattaforma stradale delle strade comunali;

le più grandi città italiane rappresentano il polo di traino del sistema economico nazionale, purtroppo fin troppo spesso non sono dotate delle infrastrutture adeguate per garantire lo sviluppo produttivo della nazione;

nell'ottica della necessità di interventi strutturali in tutta Italia soprattutto a vantaggio delle grandi città, spesso ospiti di grandi eventi, sarebbe opportuno estendere l'opportunità della realizzazione di interagenti per la manutenzione straordinaria delle strade comunali anche alle maggiori città italiane,

impegna il Governo

ad autorizzare anche per le città di Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli, Catania, Messina, Palermo e Ca-

gliari, la stipula per la convenzione prevista per Roma Capitale e descritte in premessa al fine di promuovere ogni intervento necessario volto a rimuovere le situazioni di emergenza connesse al traffico e alla mobilità nei territori comunali.

9/3278-AR/95. Deidda, Gemmato, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 7 del provvedimento in esame sostituisce il comma 4 dell'articolo 11-*quater* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 71 Art. 11-*quater*, recante disposizioni in materia di Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A.;

con il decreto-legge n. 34 del 2020, convertito dalla legge n. 77 del 2020, è stata prevista la costituzione di una nuova società « per l'esercizio dell'attività d'impresa nel settore del trasporto aereo di persone e merci », interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze;

il decreto ministeriale di costituzione della nuova società, denominata Italia Trasporto Aereo Spa (ITA S.p.A.), è stato firmato il 9 ottobre 2020;

il decreto-legge consente alla società di costituire una o più società controllate o partecipate per la gestione dei singoli rami di attività e per lo sviluppo di sinergie e alleanze con altri soggetti pubblici e privati, nazionali ed esteri e la autorizza ad acquistare e prendere in affitto, anche a trattativa diretta, rami d'azienda di imprese titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, anche in amministrazione straordinaria; ai fini della capitalizzazione della nuova società sono previste risorse pari a 3 miliardi di euro per l'anno 2020;

in tale operazione sono stati imposti pesanti tagli alle retribuzioni del personale, ed è stata assunta la decisione, per la prima volta per un'azienda a pieno controllo pubblico, di non applicare il contratto collettivo di categoria;

il nuovo comma 4 interviene in merito alla prevista cessione dei rami d'azienda, senza, tuttavia, prevedere esplicitamente il rinvio all'articolo 2112 del Codice civile che disciplina il mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda;

la deroga all'articolo 2112 si pone in aperto contrasto con la normativa vigente e con tante sentenze della Corte di cassazione e della Corte di Giustizia europea, e potrebbe esporre la società ITA, a totale capitale pubblico, a numerosi ricorsi,

impegna il Governo

ad applicare alle cessioni di ramo d'azienda di cui in premessa le disposizioni di cui all'articolo 2112 del Codice civile.

9/3278-AR/96. Silvestroni.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale;

l'articolo 2, in particolare, contiene norme afferenti al settore autostradale, tra le quali disposizioni relative all'aggiornamento dei piani economici finanziari di taluni concessionari autostradali;

con l'approvazione di alcuni emendamenti nel corso dell'esame in sede referente, inoltre, il presente provvedimento ha bloccato l'aumento dei pedaggi delle autostrade A24-A25, dovuto alla mancata approvazione del Piano economico e finanziario presentato dalla società concessionaria;

è da nove anni, infatti, che si attende invano l'approvazione del Piano economico finanziario relativo ai citati tratti autostradali e questo sta determinando la mancata effettuazione dei lavori di ammodernamento e di messa in sicurezza, anche sismica;

a causa della prolungata inerzia del Ministero competente la società concessionaria si è trovata costretta ad adire il tribunale e ha ottenuto ragione in sede di Consiglio di Stato, il quale ha provveduto alla nomina di un commissario *ad acta* per la definizione del nuovo Piano economico e finanziario;

ciononostante il Piano non è stato ancora definito e questo determina ogni anno un aumento dei pedaggi autostradali a scapito degli utenti e dei cittadini delle regioni i cui territori sono attraversati dall'autostrada;

gli emendamenti approvati nel corso dell'esame del provvedimento rinviano il problema senza risolverlo,

impegna il Governo

ad intervenire con urgenza al fine di giungere ad una soluzione definitiva del problema relativo alla mancata approvazione del Piano economico finanziario, ferme restando le competenze del Commissario *ad acta* a definire il nuovo PEF e tutte le questioni relative alla concessione e alla futura gestione dell'autostrada.

9/3278-AR/97. Lollobrigida, Ferro, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale;

l'articolo 2, in particolare, contiene norme afferenti al settore autostradale, tra le quali disposizioni relative all'aggiornamento dei piani economici finanziari di taluni concessionari autostradali;

con l'approvazione di alcuni emendamenti nel corso dell'esame in sede referente, inoltre, il presente provvedimento ha bloccato l'aumento dei pedaggi delle autostrade A24-A25,

impegna il Governo

ad intervenire con urgenza al fine di giungere ad una soluzione definitiva di tutte le

questioni relative alla concessione e alla futura gestione dell'autostrada A24 - A25.

9/3278-AR/**97**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Lollobrigida, Ferro, Galantino.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in discussione ha tra le diverse finalità quella di migliorare le infrastrutture dei trasporti tramite interventi e investimenti mirati, ed è fondamentale che essi siano in prima battuta incentrati a favore di quelle regioni che ancora oggi soffrono una condizione di isolamento e desertificazione, spesso legate alle difficoltà logistiche;

la rete ferroviaria, che è per sua natura di estrema importanza tanto per la questione meramente logistica, quanto per l'impatto che essa può avere sull'economia di un territorio, diventa vitale in quelle regioni in cui la rete stradale ed autostradale è altrettanto problematica, nelle quali essa diventa anche fonte di sicurezza;

la Basilicata rientra appieno nella casistica quale una delle regioni più sofferenti l'isolamento e la mancanza totale di collegamenti veloci, nonché una delle due uniche regioni italiane, insieme all'Umbria, a essere totalmente priva di aeroporti, e, pertanto, è fondamentale, così come si è fatto per la regione Umbria già nel 2018, sopperire a tale mancanza attraverso una fortificazione della rete veloce ferroviaria;

in particolare, il tratto Taranto-Potenza-Salerno, che attraversa l'intera regione ed è, insieme alla tratta Potenza-Foggia, unica arteria di collegamento alle principali stazioni di interscambio ferroviario per le principali città italiane, a oggi è percorribile ad una media di appena 50 chilometri orari, con tempi di percorrenza di oltre due ore per appena 150 chilometri;

un vero e proprio controsenso nell'era dell'alta velocità e dei treni che ormai percorrono il resto della Nazione a velocità che vanno ben oltre i 250 chilometri orari;

è fondamentale che tutte le regioni del Paese siano messe in uguali condizioni dal punto di vista logistico, al fine di garantirne la competitività e i servizi ai cittadini,

impegna il Governo

a prevedere che le misure urgenti per il rafforzamento della rete dei trasporti diano alla Basilicata assoluta precedenza, e la mettano nel più breve tempo possibile al passo con le altre regioni italiane sotto il profilo della logistica attraverso interventi ed investimenti mirati ed in particolare attraverso l'ammodernamento della rete Taranto-Potenza-Salerno.

9/3278-AR/**98**. Caiata.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge C. 3278, di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, reca 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;

nello specifico il provvedimento novella la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, disposta dall'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (di delega al Governo in materia di federalismo fiscale, con l'intento di semplificarne le procedure;

il testo nella sostanza conferma le modifiche introdotte con la legge di bilancio per il 2021 in merito alla ricognizione della dotazione infrastrutturale del Paese, all'individuazione del divario tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e la conseguente adozione di misure volte ad assorbito, attraverso interventi finanziati da un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro;

le reti elettriche e quelle telematiche nazionali sono essenziali e ugualmente non adeguate in tutte le aree del paese; nell'ottica della necessità di interventi strutturali in tutta Italia in grado di assicurare adeguati investimenti che garantiscano la ripartenza del sistema economico e produttivo nazionale, sarebbe opportuno inserire tra le infrastrutture oggetto di ricognizione e destinatarie di risorse, evitando sperequazione infrastrutturale, anche le reti elettriche e telematiche,

impegna il Governo

a garantire sin dalla prossima manovra finanziaria l'inserimento delle reti elettriche e telematiche tra le infrastrutture oggetto di ricognizione e risorse.

9/3278-AR/99. Butti, Varchi, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge C. 3278, di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, reca 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;

nello specifico il provvedimento novella la disciplina relativa alla perequazione infrastrutturale, disposta dall'articolo 22 della legge n. 42 del 2009 (di delega al Governo in materia di federalismo fiscale, con l'intento di semplificarne le procedure;

il testo nella sostanza conferma le modifiche introdotte con la legge di bilancio per il 2021 in merito alla ricognizione della dotazione infrastrutturale del Paese, all'individuazione del divario tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale e la conseguente adozione di misure volte ad assorbirlo, attraverso interventi finanziati

da un fondo con una dotazione pari a 4,6 miliardi di euro;

le reti elettriche e quelle telematiche nazionali sono essenziali e ugualmente non adeguate in tutte le aree del paese; nell'ottica della necessità di interventi strutturali in tutta Italia in grado di assicurare adeguati investimenti che garantiscano la ripartenza del sistema economico e produttivo nazionale, sarebbe opportuno inserire tra le infrastrutture oggetto di ricognizione e destinatarie di risorse, evitando sperequazione infrastrutturale, anche le reti elettriche e telematiche,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di garantire sin dalla prossima manovra finanziaria l'inserimento delle reti elettriche e telematiche tra le infrastrutture oggetto di ricognizione e risorse.

9/3278-AR/99. (Testo modificato nel corso della seduta) Butti, Varchi, Caretta, Ciaburro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti, della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

in particolare all'articolo 3, sono presenti disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi;

da molti anni ormai si discute della realizzazione di un'arteria ferroviaria che colleghi Rieti a Roma, in modo da evitare l'isolamento del capoluogo sabino; esso, infatti, si trova tagliato fuori dalle arterie autostradali e da tutti i percorsi ferroviari e attende risposte concrete per i suoi cit-

tadini che ogni giorno devono spostarsi per motivi di studio, lavoro; e risposte concrete attendono anche le attività produttive; tale opera permetterebbe di garantire un rilancio turistico ed economico del territorio già messo in ginocchio dalla crisi *post* COVID-19 e dal sisma del 2016;

si ritiene che questo provvedimento sarebbe stato il più adatto a contenere un finanziamento per la realizzazione di questa tratta ferroviaria; ancor più, visto che tale esigenza era stata posta all'attenzione del Governo già in sede di approvazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e non era stata tenuta in considerazione,

impegna il Governo

fin dalla prossima legge di bilancio, a stanziare appositi e sufficienti fondi per la realizzazione della tratta ferroviaria Roma-Rieti.

9/3278-AR/**100**. Trancassini, Albano.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame reca disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti, della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

in particolare all'articolo 3, sono presenti disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi;

da molti anni ormai si discute della realizzazione di un'arteria ferroviaria che colleghi Ascoli Piceno a Roma passando per Rieti: la ferrovia cosiddetta « dei due mari », che lungo l'antica Via Salaria congiungerebbe la costa marchigiana con la capitale ed il suo polo internazionale;

è un progetto di vitale importanza per l'intero sistema economico industriale

e turistico del Centro Italia, della regione Marche e del Piceno. Aiuterebbe un territorio — già fortemente messo a dura prova dalla crisi *post* COVID-19 e prima ancora dal sisma del 2016 — a uscire dall'isolamento e darebbe nuovo impulso alle attività delle cittadine, sia costiere che dell'entroterra;

si ritiene che questo provvedimento sarebbe stato il più adatto a contenere un finanziamento per la realizzazione di questa tratta ferroviaria; ancor più, visto che tale esigenza era stata posta all'attenzione del Governo già in sede di approvazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza e non era stata tenuta in considerazione,

impegna il Governo

fin dalla prossima legge di bilancio, a stanziare appositi e sufficienti fondi per la realizzazione della tratta ferroviaria dei « due mari »: Roma/Rieti/Ascoli Piceno.

9/3278-AR/**101**. Albano, Rachele Silvestri, Trancassini, Prisco.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere norma-

tivo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, delle tratte autostradali con origine e destinazione tra i caselli di Albisola e Celle Ligure.

9/3278-AR/**102**. Leda Volpi, Costanzo, Spessotto, Giuliodori, Colletti, Forciniti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Vallascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere normativo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

9/3278-AR/**103**. Sapia, Costanzo, Spessotto, Giuliodori, Colletti, Forciniti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Vallascas.

La Camera,

considerato che:

la concessione dell'Autostrada A22 Brennero-Modena viene ininterrottamente

prorogata da ben sette anni, in quanto risulta scaduta il 30 aprile 2014;

queste continue proroghe, che vengono riproposte anche nel provvedimento in esame, causano ingenti danni alle casse dello Stato e ai consumatori e mettono a rischio la sicurezza delle infrastrutture;

dopo il crollo del Ponte Morandi era stata promessa, e ci si aspettava, una profonda riforma capace di riequilibrare i rapporti con le società concessionarie a favore dello Stato (sicurezza, qualità dei servizi e canoni più consistenti in carico ai concessionari);

questa decisione crea una disparità di trattamento tra operatori economici del settore, e l'A22 costituisce un esempio negativo per tutta l'Italia;

il meccanismo anticoncorrenziale della proroga è stato più volte censurato dalla Corte Costituzionale, ed è in contrasto con lo stesso Pnrr del Governo, infatti il piano ha recepito le indicazioni provenienti dall'Antitrust in materia di riforme per la concorrenza, annunciando interventi legislativi da adottare;

la proroga senza corrispettivo, dall'aprile 2014, data di scadenza della concessione, ha generato una perdita di entrate per lo Stato stimata per oltre 100 milioni l'anno, oltre 600 milioni di euro (tanto è il profitto della società concessionaria), risorse che dovevano entrare nelle tasche dello Stato,

impegna il Governo

a considerare la proroga in esame come l'ultima in assoluto concessa, e a subordinarla, anche con l'adozione di provvedimenti normativi adottati in via d'urgenza, alla restituzione al bilancio dello Stato delle somme non corrisposte dalla concessionaria all'erario e comunque risparmiate per effetto di sette anni di proroghe.

9/3278-AR/**104**. Giuliodori, Costanzo, Spessotto, Colletti, Forciniti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano,

Maniero, Testamento, Leda Volpi, Val-lascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere normativo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, della E45.

9/3278-AR/**105**. Corda, Spessotto, Giuliodori, Colletti, Forciniti, Cabras, Costanzo, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Val-lascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere normativo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, delle tratte autostradali con origine e destinazione tra i caselli di Ovada e Masone.

9/3278-AR/**106**. Paolo Nicolò Romano, Costanzo, Spessotto, Giuliodori, Colletti, Forciniti, Cabras, Corda, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Val-lascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere norma-

tivo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, delle tratte autostradali con origine e destinazione tra i caselli di Varazze e Arenzano.

9/3278-AR/**107**. Maniero, Costanzo, Spesotto, Giuliodori, Colletti, Forciniti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Testamento, Leda Volpi, Vallascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere normativo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, della strada statale 1 Aurelia.

9/3278-AR/**108**. Cabras, Costanzo, Spesotto, Giuliodori, Colletti, Forciniti, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Vallascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

la rete autostradale a pedaggio, in concessione al Ministero delle infrastrut-

ture, è stata finora gestita da 22 società con 25 rapporti concessori e si sviluppa per 5.886,6 chilometri. La rete autostradale non a pedaggio è gestita da ANAS SpA e si estende per 953,8 chilometri. A seguito del processo di privatizzazione avviatosi negli anni '90, la maggioranza delle società concessionarie è attualmente partecipata da operatori privati, riconducibili a gruppi societari; la gran parte delle concessioni vigenti scadrà dopo l'anno 2030, a causa della lunga durata degli affidamenti esistenti e dell'ampio ricorso a rinnovi e proroghe in favore degli attuali concessionari; Autostrade per l'Italia SpA (ASPI) da sola finora ha gestito circa 3.000 chilometri di rete (2.857,5 chilometri). Il rapporto concessorio in esame origina dalla concessione di costruzione ed esercizio della rete autostradale affidata alla Società autostrade concessioni e costruzioni SpA sul finire degli anni Sessanta del secolo scorso, risalendo la prima convenzione al 18 settembre 1968. All'epoca, pubblica era la natura del soggetto concedente, l'ANAS, e sostanzialmente anche quella del soggetto concessionario, tenuto conto che la società Autostrade apparteneva al gruppo pubblico IRI; l'originario impianto giuridico è mutato nel 1993, nell'ambito delle privatizzazioni avvenute in molteplici settori. Nel 1996 prese avvio il procedimento che avrebbe portato alla completa privatizzazione della società Autostrade. Nel mese di agosto del 1997 fu stipulata una nuova convenzione, sostitutiva di quella del 1968, con scadenza al 2038, determinata prorogando la scadenza già fissata al 2018 dalla legge n. 531 del 1982; L'assetto proprietario della società si perfezionò nel 2002; successivamente, l'articolo 2, commi 82, 83, 85, 86 e 89, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, successivamente modificato dall'articolo 1, comma 1030, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (cosiddetta Legge finanziaria per il 2007), ha introdotto una nuova disciplina dei rapporti concessori, con prescrizioni contrattuali applicate con modalità distinte per ogni società. In particolare, l'articolo 2, comma 82, citato ha previsto la ridefinizione del rapporto concessorio attraverso la stipula tra ANAS e le singole concessio-

narie di una « convenzione unica »; la Convenzione unica tra ANAS e ASPI stipulata il 12 ottobre 2007 non superò il vaglio del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), in quanto difforme rispetto ai principi e criteri generali di regolazione economica; Il parere negativo del NARS fu superato in sede di conversione del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, che approvò *ex lege* tutti gli schemi di convenzione sottoscritti a quella data tra ANAS e le concessionarie, pur, come indicato nella relazione approvata dalla Corte dei conti, con deliberazione 18 dicembre 2019, n. 18/2019/G, sulle concessioni autostradali, « in assenza della conoscenza del loro numero e degli elementi utili a valutare i rischi e le condizioni gravanti sulla parte pubblica per la loro convalida »;

considerato che:

a seguito del tragico evento verificatosi il 14 agosto 2018 con il cedimento di una sezione del viadotto Polcevera sull'Autostrada A10 in concessione alla società Autostrade per l'Italia SpA, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito, con decreto n. 386 del 2018, una Commissione ispettiva finalizzata all'individuazione delle cause. Contestualmente, la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del medesimo Ministero, con nota del 16 agosto 2018, ha formalmente avviato nei confronti della Concessionaria la contestazione di gravissimo inadempimento agli obblighi di manutenzione e custodia « in oggettiva considerazione del collasso dell'infrastruttura, delle vittime accertate e degli ingenti danni riportati ai beni anche di soggetti terzi »; la contestazione è stata inizialmente riscontrata dalla Concessionaria con nota del 31 agosto 2018, e poi del 5 ottobre 2018, nelle quali venivano respinte le imputazioni e si eccepiva la mancata osservanza delle procedure di contestazione previste convenzionalmente; Alle note del Ministero del 16 agosto 2018, 20 dicembre 2018 e 5 aprile 2019, ASPI ha dato riscontro, oltre che con le prime risposte del 31 agosto e del 5 ottobre citate, mediante il documento e gli allegati depositati il 3 maggio 2019; il 14

settembre 2018, la Commissione ispettiva ministeriale ha ultimato le proprie attività, depositando la relazione tecnica integralmente pubblicata sul sito del Ministero; rilevato che: il crollo del ponte del 14 agosto 2018 ha mostrato chiaramente l'inadempimento della società concessionaria, tenuto conto che, a prescindere dalle ulteriori conseguenze generatesi, è venuto meno l'obbligo di custodia del bene assegnato in concessione, l'obbligo di restituzione e quello di manutenzione. La relazione tecnica riferisce, tra l'altro, che dal 2005 al 2018 sono stati spesi soltanto 440.000 euro per la manutenzione strutturale del ponte, mentre nella fase precedente alla privatizzazione erano stati spesi 1.300.000 euro all'anno; anche in sede di audizione presso l'89 Commissione permanente del Senato, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, il Presidente dell'ANAC, professor Francesco Merloni, ha rilevato che, con riferimento al crollo del ponte « Morandi », la concessionaria ASPI ha effettuato solo il 27,11 per cento degli investimenti programmati nella tratta autostradale nella quale ricadeva il ponte, aggiungendo, in generale, come la società non abbia mostrato « puntualità e frequenza nel controllo dell'infrastruttura e nei relativi interventi manutentivi, né un atteggiamento collaborativo nei confronti di chi richiedeva informazioni, dati e trasparenza. L'Autorità ha dovuto agire con decisione per riuscire ad ottenere l'accesso agli Atti convenzionali »; a tale ultimo riguardo, è opportuno ricordare come per un ventennio le convenzioni autostradali non sono state rese pubbliche a discapito dell'interesse generale alla conoscenza; ciò è accaduto nonostante la rilevanza economica della materia che avrebbe richiesto l'opportunità di un controllo diffuso. Solo negli ultimi anni si è provveduto alla loro integrale pubblicazione; quanto accaduto con il crollo del ponte « Morandi » ha avuto riflessi sull'intera rete autostradale affidata in concessione, innanzitutto facendo venire meno la fiducia da parte del Concedente, tenuto conto che lo Stato, in qualità di concedente, rappresenta l'interesse generale di tutti nell'accordo con il concessio-

nario privato, in particolare degli utenti della rete autostradale ad avere un efficiente gestione della rete autostradale; nell'ambito di tale quadro di riferimento in termini di gravità dell'inadempimento appariva pienamente plausibile l'opzione della risoluzione della convenzione e l'estinzione anticipata del rapporto concessorio con ASPI; valutato che: in ragione degli elementi di complessità della questione anche sotto il profilo giuridico, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha successivamente istituito, con decreto n. 119 del 29 marzo 2019, un Gruppo di lavoro interistituzionale che, a conclusione delle proprie attività, ha predisposto un Parere reso al Ministro medesimo nel mese di giugno 2019; alla luce delle argomentazioni giuridiche espresse nel Parere, pubblicato sul portale del Ministero, è stato avviato un approfondimento sull'ipotesi di soluzione alternativa espressamente contemplata, volto a prevenire eventuali contenziosi; Considerato che: nel corso del Consiglio dei ministri n. 54 del 14 luglio 2020, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha svolto un' informativa sullo stato di definizione della procedura di grave inadempimento nei confronti di Autostrade per l'Italia SpA, nella quale sono state esposte le possibili alternative sulla definizione della vicenda. Nel corso della riunione, sono state trasmesse da parte di ASPI due nuove proposte transattive, riguardanti, rispettivamente, un nuovo assetto societario di ASPI e nuovi contenuti per la definizione transattiva della controversia; in questi giorni l'assemblea dei soci di Atlantia, che aveva rifiutato l'opzione del riassetto societario, ha accolto a grandissima maggioranza l'opzione di cedere direttamente l'intera partecipazione in ASPI, pari all'88,06 per cento, al consorzio guidato da Cassa Depositi e Prestiti più altri investitori, i fondi Blackstone e Macquire, per la somma di 9,1 miliardi che diventeranno 9,5 miliardi quando la vendita sarà completata, di cui 2,4 miliardi di euro finiranno ai Benetton. A ciò dovrà seguire solo la formalizzazione del consiglio di amministrazione convocato per il 10 giugno. Ritenuto che: con l'insieme di queste trattative si leda in duplice misura il

principio della giustizia e del bene comune per i singoli cittadini, 1) evitando di intervenire in termini di contenzioso con enti privati operanti in regime di concessioni su proprietà pubbliche, per loro lauto guadagno, considerati inadempienti nella gestione e nella manutenzione di alcune strutture, che ha portato anche al crollo del Ponte Morandi e alla morte di 43 persone, 2) finanziando in maniera importante gli stessi responsabili delle mancanze, ricevendo un bene pubblico deteriorato e da tempo non soggetto alla giusta manutenzione, sui cui lo Stato dovrà investire soldi dei contribuenti per ripianare le inadempienze, facendo entrare nel consorzio a sua volta gruppi privati e stranieri, con il rischio di una prossima cessione a privati dello stesso bene pubblico, una volta sanati i debiti,

impegna il Governo

a rigettare le proposte di accordo finora presentate e procedere immediatamente, per gravità dell'inadempimento, alla risoluzione della convenzione e l'estinzione anticipata del rapporto concessorio con ASPI, con successiva nazionalizzazione di circa 3.000 chilometri di rete autostradale.

9/3278-AR/**109**. Forciniti, Costanzo, Spessotto, Giuliadori, Colletti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Vallascas, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di

impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere normativo, che la nuova società *in house* di cui in oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, delle tratte autostradali con origine e destinazione tra i caselli di Prà-Aeroporto, Prà-Pegli e Pegli-Aeroporto.

9/3278-AR/**110**. Testamento, Forciniti, Costanzo, Spessotto, Giuliodori, Colletti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Trano, Maniero, Leda Volpi, Vallasca, Sapia.

La Camera,

considerato che:

il provvedimento in oggetto prevede la istituzione di una società *in house* collegata ad ANAS che gestisca le tratte autostradali;

in Italia esistono diverse tratte autostradali che non sono a pagamento, favorendo lo scambio fra il nord e il sud, sia sociale che economico;

il pedaggiamento di autostrade, fino ad ora a libera percorrenza, rischierebbe di pregiudicare il diritto alla mobilità e di impoverire le comunità che fino ad ora hanno potuto fruirne;

non c'è alcuna garanzia che la nuova società *in house* non possa applicare la tariffazione autostradale a queste tratte fino ad ora esenti,

impegna il Governo

a stabilire con urgenza, con un successivo provvedimento anche di carattere normativo, che la nuova società *in house* di cui in

oggetto non avrà il compito di rendere a pagamento, o comunque gestire la tariffazione, delle tratte autostradali con origine e destinazione tra i caselli di Genova ovest-Bolzaneto e Genova-Aeroporto.

9/3278-AR/**111**. Trano, Forciniti, Costanzo, Spessotto, Giuliodori, Colletti, Cabras, Corda, Paolo Nicolò Romano, Maniero, Testamento, Leda Volpi, Vallasca, Sapia.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni relative alle misure straordinarie di gestione, sostegno e monitoraggio di imprese nell'ambito della prevenzione della corruzione;

in particolare, il comma 12-ter dell'articolo 12 ha introdotto modifiche volte ad ampliare l'ambito di operatività dell'istituto del commissariamento di impresa, di cui all'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014;

dette modifiche prevedono infatti l'estensione della misura oltre l'esecuzione del singolo contratto di appalto, come invece attualmente previsto dalla disposizione, una quantificazione al 10 per cento dell'utile dell'impresa nell'ambito della procedura predetta, l'estensione della misura del sostegno e monitoraggio dell'impresa anche quando il contratto sia concluso e interamente eseguito, e l'estensione anche alle imprese che esercitano un controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile sull'impresa sottoposta a sostegno o monitoraggio, ove coinvolte nelle indagini, nonché alle imprese dalle stesse controllate, delle prescrizioni operative;

le modifiche introdotte destano forti perplessità, anzitutto nella parte in cui estendono la misura del commissariamento ad altre attività, e, pertanto, anche estranee al contratto di appalto;

la misura in questione, prevista dall'articolo 32, è strettamente connessa all'esecuzione del contratto ed alla sua conclu-

sione in maniera « controllata » a seguito dell'avvio di indagini per i delitti di stampo corruttivo o in presenza di fatti comunque ritenuti sintomatici dall'ANAC di episodi di illecito, e non è, invece, una misura volta ad istituire un controllo generalizzato sull'impresa, eventualità che sembra paventata dalla norma in commento;

un'estensione di tal tipo avrebbe l'effetto di vanificare lo scopo della misura in parola, andando a sovrapporsi con altre misure di prevenzione analoghe, quali il sequestro o la confisca disposte dall'autorità giudiziaria ai sensi del Codice Antimafia, che hanno proprio l'effetto di bloccare l'attività di impresa in via generale;

un allargamento eccessivo di tale strumento porterebbe a conseguenze fortemente penalizzanti per le imprese, considerato che si tratta di una misura che scatta in assenza di accertamenti definitivi sulla effettiva colpevolezza dei soggetti;

se l'obiettivo è quello di rafforzare la prevenzione dei fenomeni corruttivi nell'ambito dei contratti pubblici, a ciò si deve arrivare attraverso una puntuale attività di prevenzione e bonifica del Territorio da parte di chi ne ha la responsabilità, la competenza e, soprattutto, i mezzi;

stando al dettato letterale della norma, la proposta di adozione della misura del commissariamento è demandata al Presidente dell'ANAC in presenza di « rilevate situazioni anomale e comunque sintomatiche di condotte illecite o eventi criminali attribuibili ad un'impresa ». Si tratta, evidentemente di una dicitura talmente generica da ricomprendere una molteplicità di potenziali illeciti, che, a ben vedere, potrebbero riguardare anche reati di stampo mafioso;

infatti, se è vero che il comma 8 dell'articolo 32 prevede che, in caso di informazione antimafia interdittiva, la gestione la misura del sostegno e monitoraggio dell'impresa sia di competenza esclusiva del Prefetto, va altresì ricordato che i reati di stampo mafioso, ove confermati almeno in grado di appello, potrebbero giustificare l'adozione di una comunica-

zione antimafia e non necessariamente di un'informazione (articolo 84, comma 2, e 67, comma 8, del codice antimafia). Tale ipotesi, quindi, sembra rientrare nel comma 1, ossia nelle ipotesi in cui il Presidente dell'ANAC, avendo conoscenza di tale fatto, e considerandolo sintomatico di una condotta illecita, proponga al Prefetto il commissariamento dell'impresa;

ciò considerato, si potrebbero verificare interferenze tra il commissariamento straordinario d'impresa e l'istituto della vigilanza collaborativa che, a quanto appreso, il Ministero dell'interno intenderebbe adottare sulla falsariga dell'istituto già adottato dall'ANAC;

proprio tale interferenza dovrebbe indurre a soprassedere all'adozione delle modifiche prospettate, per poter valutare in maniera più puntuale ed efficace il necessario coordinamento tra gli istituti, evitando inutili duplicazioni;

parimenti critico appare il fatto che l'utile d'impresa, che secondo la norma già vigente va trattenuto dal compenso spettante all'appaltatore durante il commissariamento, non debba più essere determinato dagli amministratori anche in via presuntiva, ma venga fissato per legge nella misura predeterminata del 10 per cento,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare interventi normativi che possano ovviare alle criticità descritte in premessa, le quali possono pregiudicare le finalità perseguite dall'articolo 32 del decreto-legge n. 90 del 2014.

9/3278-AR/112. Bignami, Foti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede, all'articolo 4, comma 3, di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, as-

segnando all’Autorità di Sistema portuale dello Stretto maggiori risorse;

a seguito della ricezione di una denuncia, nel marzo 2018, in cui si segnalava l’applicazione di tariffe particolarmente elevate per i servizi di traghettamento tra Villa San Giovanni e Messina, causate dal monopolio di fatto della società Caronte & Tourist nei trasporti marittimi sullo Stretto di Messina (di seguito anche «Stretto»), l’Antitrust ha provveduto a svolgere una serie di accertamenti, anche inviando richieste di informazioni alle Autorità portuali interessate, al fine di acquisire elementi in merito alle condizioni di domanda e di offerta dei servizi di trasporto marittimo nello Stretto,

impegna il Governo

a valutare un intervento diretto a mitigare il costo, per molti proibitivo, per l’attraversamento dello Stretto di Messina.

9/3278-AR/**113**. Villarosa.

La Camera,

premessi che:

il decreto in discussione reca la nascita di una nuova società *in house* interamente controllata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze a cui verranno conferiti i circa 400 km di autostrade statali a pedaggio attualmente gestite da ANAS Spa;

considerando che, secondo quanto riportato da numerosi quotidiani nelle ultime settimane, la creazione di questa *newco* potrebbe preludere ad un ulteriore trasferimento dei tratti autostradali non a pedaggio. A titolo esemplificativo ma non esaustivo vengono citati dalle testate giornalistiche il grande raccordo anulare di Roma e la Salerno-Reggio Calabria, col fine di introdurre un pedaggio anche tramite privatizzazione delle stesse tratte,

impegna il governo:

a non introdurre pedaggi autostradali ove non siano già previsti e a non privatizzare ulteriori tratte autostradali.

9/3278-AR/**114**. Raduzzi.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge n. 121 del 2021 reca 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;

il comma 2-*sexies* dell’articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021, per l’esercizio dell’attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti *in house* ai sensi dell’articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, autorizza la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell’economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

il comma 2-*septies* dell’articolo 2 del decreto-legge n. 121 del 2021 stabilisce che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell’economia e delle finanze e del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, vengano definiti l’atto costitutivo e lo statuto sociale della nuova società sopraccitata;

il comma 2-*decies* dell’articolo 2 del decreto ministeriale n. 121 del 2021 infine, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, trasferisce alla società suddetta le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS Spa,

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di inserire all’interno dell’atto costitutivo e dello Statuto sociale della nuova società, di cui al comma 2-*septies* dell’articolo 2 del decreto in esame, delle disposizioni che rendano possibile la partecipazione delle Regioni, per i tratti stradali interessati, nei processi decisionali della stessa;

a valutare, sentite le regioni interessate, la possibilità di adottare ulteriori provvedimenti volti a non trasferire la totalità delle autostrade statali a pedaggio alla nuova costituenda società.

9/3278-AR/**115**. Rachele Silvestri.

La Camera,

premesso che:

il 13 febbraio 2020, con l'approvazione di un emendamento al « Decreto Milleproroghe », si è aperta la strada per il completamento del Corridoio Tirrenico mediante la realizzazione di una moderna superstrada in luogo dell'originario progetto autostradale. La norma prevede il trasferimento della concessione dei lavori da SAT ad ANAS per la riqualificazione del tratto dell'Aurelia compreso tra Tarquinia e San Pietro in Palazzi, nonché la revisione della convenzione unica ad opera del MIT. SAT gestirà pertanto le sole tratte autostradali dell'A12 già operative;

a distanza di due anni dall'approvazione del Milleproroghe è ancora in corso di perfezionamento il passaggio della titolarità della strada dal concessionario attuale SAT ad ANAS. All'atto della firma del Contratto di Programma 2021/2025 tra ANAS e Ministero delle infrastrutture, l'amministratore delegato di ANAS dovrebbe essere automaticamente nominato Commissario straordinario per i lavori sulla Tirrenica senza ulteriori provvedimenti ad opera del Governo. Passaggi che, stando agli annunci, avrebbero dovuto già perfezionarsi

lo scorso mese di settembre 2021, lasciando campo invece ad un rinvio del contratto e della nomina;

restano aperti i nodi relativi alla tempistica del subentro di ANAS nella gestione dei tratti interessati, alla firma del Contratto di programma tra MIT ed ANAS, all'acquisizione dei progetti e, soprattutto, ai finanziamenti, non potendo ricorrere ai fondi del PNRR per il completamento dell'opera in questione;

i ritardi nella realizzazione dell'infrastruttura comportano conseguenze devastanti per la fascia costiera maremmana in termini di sicurezza stradale e di sviluppo economico per un territorio fortemente penalizzato da una inaccettabile debolezza infrastrutturale. Situazione ulteriormente aggravata dal fatto che il PNRR non preveda alcun serio investimento sulle infrastrutture per la costa toscana,

impegna il Governo:

a fornire aggiornamenti ed accelerare la tempistica del passaggio della titolarità della concessione da SAT ad ANAS e della firma del Contratto di Programma 2021/2025 tra ANAS e MIT, permettendo pertanto di procedere alla nomina del Commissario straordinario per i lavori sulla Tirrenica in tempi rapidi;

a reperire i fondi per il finanziamento del completamento del Corridoio Tirrenico.

9/3278-AR/**116**. Ripani, Mugnai, D'Etore.

