

IX COMMISSIONE PERMANENTE**(Trasporti, poste e telecomunicazioni)****S O M M A R I O****SEDE CONSULTIVA:**

DL 24/2022: Disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell'epidemia da COVID-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza. C. 3533 Governo (Parere alla XII Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	226
Documento di economia e finanza 2022. Doc. LVII, n. 5, Annesso e Allegati (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione</i>)	226
<i>ALLEGATO 1 (Parere approvato)</i>	233

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'arch. Giuseppe Leoni a presidente dell'Aero Club d'Italia. Nomina n. 109 (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	227
---	-----

RELAZIONI AL PARLAMENTO:

Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021. Doc. CCLXIII, n. 1 (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	228
<i>ALLEGATO 2 (Ulteriore nuova proposta di risoluzione della relatrice)</i>	235

INTERROGAZIONI:

5-07417 Andrea Romano: Rischi connessi alla delocalizzazione dei depositi petrolchimici del porto di Genova dal quartiere Miltedo a quello di Sampierdarena	229
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	239

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo. C. 2006 Fogliani, C. 2866 Gariglio, C. 3239 Ficara (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Nomina di un Comitato ristretto</i>)	230
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	230
--	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori	230
5-07876 Casu: Linee guida adottate dal Ministero della salute il 1° aprile 2022, con riferimento ai limiti di capienza per gli autoservizi pubblici non di linea	230
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	240
5-07879 Tasso: Potenziamento a tutela della sicurezza stradale del tratto Manfredonia-Foggia della strada statale 89 (Garganica)	230
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	241

5-07878 Tombolato: Emanazione del decreto dirigenziale sulle modalità di reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico	231
ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)	242
5-07877 Serritella: Riconoscimento giuridico della figura dell'istruttore marittimo	231
ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)	243
5-07880 Rotelli: Tutela degli operatori autorizzati alla revisione dei veicoli pesanti rispetto alla disciplina restrittiva prevista dal decreto 15 novembre 2021 del MIMS	231
ALLEGATO 8 (Testo integrale della risposta)	244
5-07881 Nobili: Sostituzione del Documento unico di circolazione (DUC) con fotocopia autenticata, anche con riferimento al locatore in <i>leasing</i>	231
ALLEGATO 9 (Testo integrale della risposta)	245
5-07882 Baldelli: Emanazione del decreto sulle modalità di utilizzo dei dispositivi per il rilevamento delle infrazioni ai limiti di velocità (autovelox)	232
ALLEGATO 10 (Testo integrale della risposta)	246

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 13 aprile 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 15.05.

DL 24/2022: Disposizioni urgenti per il superamento delle misure di contrasto alla diffusione dell'epidemia da COVID-19, in conseguenza della cessazione dello stato di emergenza.

C. 3533 Governo.

(Parere alla XII Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione — Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta di ieri.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva.

Intervenendo poi in sostituzione del relatore Sozzani, impossibilitato a partecipare alla seduta, propone di esprimere sul provvedimento un parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole.

Documento di economia e finanza 2022.

Doc. LVII, n. 5, Annesso e Allegati.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione — Parere favorevole con condizione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta di ieri.

Raffaella PAITA, *presidente*, chiede al rappresentante del Governo di fornire i chiarimenti richiesti dalla Commissione sui tempi di trasmissione del cd. 'Allegato Infrastrutture.

Il viceministro Alessandro MORELLI dichiara che l'« Allegato Infrastrutture » sarà trasmesso alle Camere entro il mese di aprile.

Diego DE LORENZIS (M5S), *relatore*, ringrazia in primo luogo il viceministro Morelli per la sua presenza alla seduta odierna e per l'informazione relativa all'« Allegato Infrastrutture ». Come già ricostruito nella relazione, non è la prima volta che la Commissione si trova a dover dare il parere sul DEF senza aver ricevuto l'Allegato; nei due casi precedenti, però, vi erano state delle evidenti cause di forza maggiore, quali la pandemia e il PNRR: oggi, invece, in assenza di motivazioni ostative gli risulta difficile comprendere le ragioni

per cui ciò sia avvenuto ancora una volta. Apprezza naturalmente la buona volontà dimostrata dal Governo; tuttavia, per dare un segnale chiaro sulla gravità del problema e impedire che ciò si verifichi ulteriormente, propone che la Commissione non esprima il parere.

Raffaella PAITA, *presidente*, riconosce che la Commissione è libera di non votare; ricorda però che si era presa l'impegno a farlo, qualora il Governo avesse chiarito con precisione le modalità e i tempi della trasmissione dell'allegato.

Marco SILVESTRONI (FDI) plaude alla dichiarazione del relatore e afferma di condividere in pieno la proposta.

Edoardo RIXI (LEGA) sottolinea che a suo avviso la Commissione non può esimersi dall'esprimere il parere su un atto rilevante come il DEF. Chiede dunque una sospensione dei lavori.

La seduta, sospesa alle 15.15, è ripresa alle 15.35.

Diego DE LORENZIS, *relatore*, prende atto della volontà emersa da parte dei gruppi della maggioranza di procedere alla votazione del parere. Illustra dunque una proposta di parere favorevole con una condizione (*vedi allegato 1*).

Mauro ROTELLI (FDI) manifesta stupore per l'orientamento della maggioranza, giacché ancora poco prima della seduta odierna l'indirizzo prevalente era quello di dare un segnale forte al Governo stante la mancata trasmissione dell'« Allegato infrastrutture ». In ogni modo, visto che è ben possibile che questo sia l'ultimo Documento di economia e finanza della XVIII legislatura, raccomanda alla Commissione di tenere ben presente per il futuro il tenore della condizione apposta al parere. Preannunzia infine il voto contrario del proprio gruppo.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con una condizione del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 15.45.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 13 aprile 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 15.45.

Proposta di nomina dell'arch. Giuseppe Leoni a presidente dell'Aero Club d'Italia.

Nomina n. 109.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina, rinviata da ultimo nella seduta di ieri.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che nella serata di ieri è stata trasmessa dal Governo la documentazione richiesta dalla Commissione relativa alle questioni emerse nel corso del dibattito.

Roberto ROSSO (FI), *relatore*, al fine di disporre dei tempi necessari per l'esame della documentazione trasmessa dal Governo, propone un rinvio dell'esame del provvedimento alla settimana successiva, come del resto già deciso nell'altro ramo del Parlamento.

Il viceministro Alessandro MORELLI esprime il proprio assenso al rinvio proposto dal relatore.

Diego DE LORENZIS (M5S) accoglie con favore la proposta di rinvio del relatore, ritenendo necessario un supplemento di istruttoria in quanto la documentazione trasmessa dal Governo crea più dubbi che certezze.

In primo luogo, non risulta espresso il prescritto concerto del Ministro della di-

fesa, il che inficia la correttezza della procedura, in quanto tale concerto costituisce un presupposto della trasmissione della proposta di nomina alle Camere. Richiede dunque come il Governo intenda procedere per ovviare a questa carenza nella procedura.

In secondo luogo, il Governo non ha risposto circa la questione, posta nel corso del dibattito presso questa Commissione, del numero e della natura delle ordinanze presidenziali, alcune anche a titolo oneroso, adottate dal Presidente Leoni e non ratificate dall'Assemblea federale dell'Aero Club, richiedendo altresì una valutazione del Governo su tale prassi. Richiama in proposito il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 febbraio 2019 di commissariamento dell'ente, in cui tale commissariamento viene giustificato dalle gravi irregolarità gestionali commesse dall'architetto Leoni in qualità di presidente dell'ente, tra le quali la conferma nella carica di direttore generale di un soggetto che non possedeva i requisiti richiesti dalla legge.

Rileva inoltre come dal parere dell'Avvocatura generale dello Stato emerga con chiarezza che lo Statuto dell'Aero Club, contrariamente a quanto dichiarato dall'architetto Leoni nel corso della sua audizione, avrebbe dovuto essere adeguato alle disposizioni della legge n. 8 del 2018, sottolineando che l'Avvocatura conclude che da ciò potrebbe derivare l'eventuale illegittimità, deducibile da chiunque vi abbia interesse, di un provvedimento di nomina adottato sulla base della previsione statutaria non adeguata. L'impugnativa della nomina potrebbe dunque portare nuovamente ad una paralisi dell'ente.

Richiede infine chiarimenti in ordine all'esercizio dei poteri sostitutivi previsti in capo al CONI dalla legge n. 8 del 2018 in caso di mancato adeguamento dello statuto alle disposizioni di legge, rilevando come il Dipartimento per lo Sport della Presidenza del Consiglio non abbia sollecitato il CONI in tal senso ma abbia invece dato il suo nulla osta alla proposta di nomina.

Raffaella PAITA, *presidente*, fa presente che risulta necessario che il Governo risponda alle richieste di chiarimento già formulate e rimaste inevase, mentre non

ritiene questa la sede per sollevare ulteriori questioni, in quanto, come già accaduto in precedenti occasioni, ad un certo punto la Commissione è tenuta a concludere la propria istruttoria.

Edoardo RIXI (LEGA) sottolinea che dalla documentazione trasmessa dal Governo risulta la regolarità della procedura seguita. Se la Commissione ritiene necessario un ulteriore approfondimento, è opportuno un rinvio alla settimana successiva, purché poi si proceda all'espressione del parere, evitando atteggiamenti di tipo ostruzionistico.

Raffaella PAITA, *presidente*, richiama il grande equilibrio dell'intervento iniziale del relatore.

Diego DE LORENZIS (M5S) fa presente che tutte le questioni da lui sollevate erano emerse nel corso del dibattito.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.

RELAZIONI AL PARLAMENTO

Mercoledì 13 aprile 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 16.

Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021. Doc. CCLXIII, n. 1.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame della relazione all'ordine del giorno, rinviato da ultimo nella seduta del 6 aprile.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, illustra una ulteriore nuova propo-

sta di risoluzione, riformulata rispetto a quella avanzata nella seduta del 6 aprile (*vedi allegato 2*). Fa presente che essa tiene ulteriormente conto dei suggerimenti dei membri della Commissione, che già erano stati recepiti nel testo precedente. In particolare, all'impegno *sub a*) è stata introdotta l'espressione « valutare l'opportunità della prosecuzione della »; all'impegno *sub c*) sono stati menzionati anche i Giochi del Mediterraneo di Taranto del 2026; all'impegno *sub d*) è stata introdotta l'espressione « senza trascurare l'eventuale utilizzo di professionalità del territorio come supporto esterno alla progettazione, ». Infine, è stato introdotto l'impegno di cui alla lettera *l*) volto all'incentivazione dell'istituto del *project financing* e del partenariato pubblico/privato al fine di coinvolgere le professionalità della società civile nell'attuazione del PNRR.

Elena MACCANTI (LEGA) ringrazia la relatrice per l'importante lavoro di sintesi svolto; chiede però un ulteriore rinvio, in quanto ritiene opportuno un maggior approfondimento da parte della Commissione del testo della risoluzione.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, prende atto della richiesta di ulteriore rinvio, rispetto alla quale si dichiara disponibile. Chiede però al Governo di esprimere un proprio orientamento rispetto alla proposta di risoluzione avanzata nella seduta odierna.

Raffaella PAITA, *presidente*, ritiene opportuno che il Governo chiarisca il proprio orientamento. Per quanto riguarda un'ulteriore nuova proposta di risoluzione, auspica che essa venga trasmessa al Governo in tempo utile affinché esso possa fare le proprie valutazioni in merito. Ritiene comunque che la Commissione si potrà esprimere la prossima settimana.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S), *relatrice*, sollecita nuovamente il Governo a manifestare il proprio orientamento in modo esplicito, così da poter elaborare un testo

su cui nella prossima seduta tutta la Commissione possa convergere.

La seduta termina alle 16.10.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 13 aprile 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 16.10.

5-07417 Andrea Romano: Rischi connessi alla delocalizzazione dei depositi petrolchimici del porto di Genova dal quartiere Multedo a quello di Sampierdarena.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Andrea ROMANO (PD), replicando, sottolinea come la delibera richiamata sia stata adottata a maggioranza, nonostante la bocciatura della Commissione consultiva dell'Autorità di sistema portuale. Ribadisce che gli appare molto difficile che i livelli occupazionali possano essere effettivamente mantenuti, anche perché non si parla solo della società Grimaldi ma anche di altre compagnie. Evidenzia ancora che il quartiere di Sampierdarena è densamente abitato e che i depositi che si intende spostare ospitano materiali ad alta infiammabilità; in proposito ricorda che esiste anche il porto petroli, che vanta una banchina funzionante e non utilizzata. In definitiva, a suo avviso la delocalizzazione è gravida di notevoli rischi, in termini di sicurezza e di perdita di posti di lavoro, e invita il Governo a vigilare in proposito.

La seduta termina alle 16.15.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 13 aprile 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Inter-

viene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 16.15.

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo.

C. 2006 Fogliani, C. 2866 Gariglio, C. 3239 Ficara.

(Seguito dell'esame e rinvio- Nomina di un Comitato ristretto).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato da ultimo nella seduta del 21 febbraio 2022.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che nella seduta del 5 aprile si è concluso il previsto ciclo di audizioni.

Ricorda altresì che l'ufficio di presidenza ha convenuto sull'opportunità di nominare di un Comitato ristretto, cui affidare il compito di elaborare un testo unificato da assumere come testo base per l'ulteriore seguito dell'esame.

Propone quindi di procedere alla nomina.

La Commissione approva.

Raffaella PAITA, *presidente*, si riserva di nominare i componenti del Comitato ristretto sulla base delle designazioni dei gruppi.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.20.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 13 aprile 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.20 alle 16.30.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 13 aprile 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 16.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

5-07876 Casu: Linee guida adottate dal Ministero della salute il 1° aprile 2022, con riferimento ai limiti di capienza per gli autoservizi pubblici non di linea.

Andrea CASU (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Andrea CASU (PD), replicando, afferma che quanto affermato dal viceministro rappresenta un chiarimento necessario ed utile. Chiede però che venga anche emanata una circolare per eliminare qualsiasi incertezza sul fatto che per gli autoservizi pubblici non di linea valgono le stesse regole del resto del trasporto pubblico.

5-07879 Tasso: Potenziamento a tutela della sicurezza stradale del tratto Manfredonia-Foggia della strada statale 89 (Garganica).

Antonio TASSO (M-MAIE-PSI-FE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Antonio TASSO (M-MAIE-PSI-FE) replicando, afferma che la risposta del viceministro corrisponde più o meno alle sue aspettative e che si interfacerà con i referenti dell'ANAS per avere notizie sulla prosecuzione dell'*iter* appena delineato. Ricorda di aver già avuto proficue interlocuzioni con la segreteria tecnica del Ministro, anche perché quest'opera rientra in un progetto strategico: è quanto serve per garantire efficaci collegamenti con Manfredonia, che è uno dei porti più importanti della Puglia.

5-07878 Tombolato: Emanazione del decreto dirigenziale sulle modalità di reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA), replicando, si dichiara abbastanza soddisfatto. Ricorda che il Ministero ha avuto tutta la documentazione necessaria relativa alle targhe e invita gli uffici competenti a velocizzare l'*iter* di emanazione del decreto, testimoniando come esso sia atteso con grande impazienza dai proprietari dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

5-07877 Serritella: Riconoscimento giuridico della figura dell'istruttore marittimo.

Davide SERRITELLA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Davide SERRITELLA (M5S), replicando, si dichiara abbastanza soddisfatto della risposta del viceministro, in particolare per quanto riguarda la proroga prevista rispetto al disposto di cui al decreto del 2

maggio 2017. Continuerà comunque a monitorare attentamente la situazione.

5-07880 Rotelli: Tutela degli operatori autorizzati alla revisione dei veicoli pesanti rispetto alla disciplina restrittiva prevista dal decreto 15 novembre 2021 del MIMS.

Mauro ROTELLI (FDI), illustra l'interrogazione in titolo, facendo peraltro presente che l'audizione prevista per il 20 aprile con Pasquale D'Anzi, referente della Direzione generale per la motorizzazione, sarà l'occasione per chiarire ulteriormente la materia.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Mauro ROTELLI (FDI) replicando, nota come nella risposta del viceministro sia evidente il timore di un blocco degli operatori autorizzati alla revisione dei veicoli pesanti, con conseguente ingolfamento delle motorizzazioni. Si stupisce del fatto che, mentre per i revisori degli autobus è stata prevista una deroga quanto agli obblighi di superficie minima delle strutture, lo stesso non sia stato fatto per i veicoli pesanti. Ricorda infine che un eventuale interruzione dell'attività dei revisori privati avrebbe conseguenze enormi proprio in termini di sicurezza stradale.

5-07881 Nobili: Sostituzione del Documento unico di circolazione (DUC) con fotocopia autenticata, anche con riferimento al locatore in leasing.

Sara MORETTO (IV), intervenendo da remoto in qualità di cofirmataria dell'interrogazione, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 9*).

Sara MORETTO (IV), replicando, ringrazia il viceministro per la risposta, che chiarisce come quanto previsto dall'arti-

colo 180, comma 4, del codice della strada sia applicabile anche al DUC. Fa presente che, se si è deciso di presentare un'interrogazione a risposta immediata, il dubbio non era poi così peregrino, e invita il Ministro a esprimersi ulteriormente con una circolare: questo allo scopo che le forze dell'ordine non si trovino nella condizione di sanzionare cittadini che stanno invece tenendo comportamenti legittimi.

5-07882 Baldelli: Emanazione del decreto sulle modalità di utilizzo dei dispositivi per il rilevamento delle infrazioni ai limiti di velocità (autovelox).

Simone BALDELLI (FI), intervenendo da remoto, illustra l'interrogazione in titolo, ricordando che la medesima risposta ricevuta nel dicembre 2021 al suo atto di sindacato ispettivo n. 5-07271 gli era già stata data dal Ministro Toninelli.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei ter-

mini riportati in allegato (*vedi allegato 10*), ribadendo che sarà sua cura approfondire presso le competenti Direzioni generali del Ministero come mai si sia accumulato un ritardo così importante.

Simone BALDELLI (FI) replicando, afferma di confidare nell'operato del viceministro Morelli. Afferma di nutrire però il sospetto che tale ritardo, che ha raggiunto l'inaccettabile durata di 12 anni, sia dovuto alle pressioni degli enti locali, che utilizzano gli autovelox per fare cassa: specialmente quelli non segnalati, che alla fine non hanno alcuna utilità in termini di sicurezza stradale. Ricorda comunque di essere ancora in attesa dei dati sull'utilizzo dei proventi delle multe e che ci si trova in una situazione di opacità generale che non è nell'interesse di nessuno.

La seduta termina alle 17.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2022. Doc. LVII, n. 5, Annesso e Allegati.**PARERE APPROVATO**

La Commissione IX,

esaminato il Documento di economia e finanza 2022 (Doc. LVII, n. 5);

premesso che:

nel Programma Nazionale di Riforma (PNR) il Governo espone, oltre che un aggiornamento della strategia di riforma e lo scenario macroeconomico, una serie di risposte di politica pubblica alle principali sfide del Paese;

in tale contesto, una parte significativa è dedicata alla trasformazione digitale dell'Italia, necessaria al fine di attuare il cosiddetto « 2030 Digital Compass », adottato dalla Commissione europea nel 2021. Tale documento individua, all'interno di quattro aree – *skills* (capacità), *infrastructures* (infrastrutture), *business* (impresa) ed *e-Government* (amministrazione digitale) –, degli obiettivi da perseguire, e precisamente: consentire lo sviluppo di competenze digitali in almeno l'80 per cento della popolazione adulta; creare infrastrutture digitali sostenibili, sicure ed efficaci, con particolare riferimento alla connettività misurabile in *gigabit* e alla copertura del 5G; accompagnare la trasformazione digitale delle imprese attraverso il trasferimento dei dati sul *cloud* e la gestione dei *big data*; digitalizzare i servizi pubblici;

l'evoluzione digitale dell'Italia, valutata sulla base degli 11 parametri ricompresi nel DESI (*Digital Economy and Society Index*), registra ancora un notevole ritardo rispetto agli altri Paesi membri. È per questo che, peraltro, nel maggio del 2020, l'Italia ha adottato la propria « Strategia nazionale per le competenze digitali », cui ha fatto seguito l'iniziativa multilaterale « Repubblica Digitale »;

agli obiettivi del *Digital Compass* si sono poi affiancati quelli del PNRR, nella cui Missione 1, Componente 1, sono, infatti, previsti 195 milioni per bandi per il cosiddetto « Servizio civile digitale », volto a dare attuazione ai predetti obiettivi – aspetto, questo, comunque connesso con lo sviluppo delle infrastrutture digitali del Paese e con gli obiettivi di aumentarne la connettività. Il Governo, infatti, interpreta il rafforzamento delle capacità digitali dei cittadini come una strada parallela a quella dello sviluppo delle reti a banda larga e per i servizi 5G;

sempre a proposito della transizione digitale, il Governo sottolinea l'importanza della *cyber-security*, dell'istituzione della relativa Agenzia nazionale e dell'amministrazione del cosiddetto Perimetro di Sicurezza Nazionale Cibernetica;

un altro capitolo delle politiche pubbliche esposte nel Programma Nazionale di Riforma attiene alla transizione ecologica e alla mobilità sostenibile. Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è stato istituito un apposito Comitato interministeriale (CITE), di cui fanno parte anche i Ministri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e della transizione ecologica. Il CITE, nel mese di marzo 2022, ha approvato il Piano per la transizione ecologica, nel quale sono individuati gli obiettivi per accompagnare l'attuazione delle misure della Missione 2 del PNRR;

il Piano per la transizione ecologica, a sua volta, si coordina con il pacchetto europeo « *Fit for 55* », il cui primo scopo, com'è noto, è quello di abbattere, entro il 2030, 256 milioni di tonnellate di anidride carbonica di emissioni. A tal fine, il Governo ipotizza uno sforzo ulteriore nel risparmio energetico, soprattutto nel settore

dei trasporti e dell'edilizia e nell'elettrificazione del sistema dell'energia primaria;

il Governo dà conto anche delle linee d'intervento da attuare entro il 2026, secondo gli obiettivi del PNRR, ribadendo l'obiettivo di una transizione modale da gomma a ferro, sia per i passeggeri sia per le merci, con un ulteriore potenziamento del trasporto pubblico locale e con la spinta sull'efficienza energetica mediante la sperimentazione di soluzioni complementari all'elettrificazione quali l'idrogeno verde, i biocarburanti e i combustibili sintetici. A tal proposito, il Governo ricorda i principali investimenti inseriti nelle diverse Componenti delle Missioni 2 e 3 del PNRR, consistenti nell'ammodernamento del parco mezzi del TPL, nel rafforzamento della funzione del *mobility manager*, nel potenziamento del sistema ferroviario con gli investimenti per l'Alta Velocità e nell'ulteriore sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata. Il Governo sottolinea anche l'importanza delle risorse stanziare con il decreto-legge n. 59 del 2021 sul Fondo complementare al PNRR, che concorre alla realizzazione dei relativi obiettivi;

l'Appendice II al PNR contiene, poi, tavole di approfondimento che riepilogano lo stato di attuazione delle Linee guida della Commissione europea, dando conto del progresso verso gli obiettivi stabiliti suddivisi per centro di responsabilità (CSR). Le tavole riportate elencano le misure previste, la loro descrizione e il loro stato. Da questo punto di vista, la grande maggioranza di misure attinenti al settore della

digitalizzazione, delle comunicazioni e dei trasporti è stata implementata o adottata;

rilevato che:

come già accaduto nei due anni precedenti, non è stato presentato il cd. « Allegato Infrastrutture » al DEF. Tale mancanza, se giustificata in passato per la concomitanza con la situazione di emergenza dovuta al COVID-19 e con la successiva presentazione del PNRR, non appare più giustificabile allo stato attuale, stante il graduale superamento dell'emergenza in atto e la conseguente necessità di tornare alla normalità pre-Covid – anche – nelle dinamiche governative e parlamentari;

la Presidente della Commissione ha sollecitato al Governo l'impegno alla trasmissione alle Camere entro una data certa dell'Allegato Infrastrutture e il rappresentante del Governo ha assicurato nella seduta odierna che l'atto sarà trasmesso entro il 30 aprile 2022;

occorre ripristinare la contestualità nella trasmissione del DEF e del relativo « Allegato Infrastrutture »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

il Governo, sulla base dell'impegno assunto dal suo rappresentante nella seduta del 13 aprile, trasmetta alle Camere l'« Allegato Infrastrutture » entro il 30 aprile 2022.

ALLEGATO 2

Relazione sullo stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – anno 2021 (Doc. CCLXIII, n. 1).**ULTERIORE NUOVA PROPOSTA DI RISOLUZIONE DELLA RELATRICE**

La X Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

vista la relazione del Governo trasmessa ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera e), del decreto-legge n. 77 del 2021 (Doc CCLXIII, n. 1) ed esaminate le parti di competenza;

uditi la relatrice, on. Barbuto, nella seduta del 15 febbraio 2022 e il dibattito svoltosi nella seduta del 29 marzo 2022;

vista la relazione della Corte dei conti, pervenuta il 29 marzo 2022 e considerate le osservazioni di cui alle pagine 110 e seguenti in ordine all'attuazione dei progetti d'investimento analizzata attraverso l'esame dei bandi pubblicati;

considerato che:

la relazione governativa si riferisce all'attuazione del PNRR al 31 dicembre 2021 e, dunque, al pagamento della prima rata dei fondi destinati all'Italia;

al riguardo, giova rammentare che la Missione 3 del PNRR porta per investimenti per infrastrutture e mobilità sostenibile complessivamente 25,4 miliardi di euro;

la Missione 3 prevede una serie di investimenti finalizzati allo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa, che possa aumentare l'elettrificazione dei trasporti e la digitalizzazione, e migliorare la competitività complessiva del Paese, in particolare al Sud;

le risorse sono divise su diverse componenti, la principale delle quali è destinata a interventi sulla rete ferroviaria (si tratta della componente 1, che porta 24,7 miliardi di euro);

vi sono poi 630 milioni di euro di investimenti per la componente 2 inerente all'intermodalità e alla logistica;

nella Missione 2, intitolata alla « Rivoluzione verde e transizione ecologica », la componente 2 interessa la Commissione Trasporti, perché è dedicata all'energia rinnovabile, all'idrogeno e alla mobilità sostenibile;

la maggior parte degli investimenti consiste in opere il cui soggetto attuatore è il MIMS, che deve procedervi previa pubblicazione di bandi per le relative gare d'appalto;

pertanto, allo stato attuale, la Commissione IX « Trasporti, Poste e Telecomunicazioni » può esprimere considerazioni generali e di metodo, che possono costituire l'ispirazione di fondo dell'azione amministrativa di attuazione del PNRR;

si pongono, in questo contesto ed in particolare, tre questioni:

a) la tempestiva attuazione degli investimenti previsti in ciascuna componente, il ruolo delle amministrazioni locali e la necessità che con esse sia mantenuto un dialogo e un sostegno costanti;

b) la prevenzione dell'influenza e dell'infiltrazione di interessi illeciti e criminali nei lavori e nei servizi;

c) il rispetto del criterio della distribuzione territoriale, in virtù del quale – a consuntivo – l'attuazione del PNRR deve contribuire a colmare tre tipi di divari: di genere, tra generazioni e territoriale, ricorrendo per questo ultimo sia quello tra nord e sud del Paese sia quello con le aree interne. Il raggiungimento di tali obiettivi deve essere valutabile con indicatori uniformi, certi e misurabili;

quanto al punto a), occorre che i soggetti attuatori operino nel pieno rispetto della tempistica prevista dal PNRR, secondo il Codice degli appalti e, comunque, in conformità alle migliori pratiche amministrative e tecniche, anche coinvolgendo le comunità locali e l'ANCI nella realizzazione dei singoli progetti. A tal proposito, come anche evidenziato da E. Zanchini, sulla rivista *Il Mulino*, il PNRR inverte una tendenza di tagli ai trasferimenti agli enti locali che si era consolidata nei decenni passati. L'opportunità di nuovi finanziamenti non dev'essere, pertanto, sprecata. A tal proposito si deve, quindi, avere cura di rispettare il termine perentorio del 2026 coniugando la celerità con la qualità degli interventi e, nel contempo, approfittare dell'occasione, facendo tesoro di questa esperienza fuori dall'ordinario, per avviare un rilancio delle politiche pubbliche in senso durevole. E, in particolare, garantire per il futuro ed al di là dell'orizzonte temporale delineato dal PNRR, un ruolo di programmazione statale che non prescinda da una continua interlocuzione con i comuni al fine di realizzare una mobilità urbana veramente sostenibile e una riqualificazione effettiva delle periferie. Sotto questo profilo, molte delle opere che riguardano le realtà urbane (si pensi agli investimenti della Missione 2, componente 2, sul trasporto rapido di massa e sul rinnovo dei trasporti regionali e, ancora, sul rinnovo della flotta degli autobus) possono concorrere a migliorare la qualità della vita e a ridurre le differenze tra centro e periferia;

sempre al riguardo del punto a), è opportuno valutare in tutte le sedi la possibilità di avvalersi degli istituti non solo dei lotti funzionali e prestazionali, di cui all'articolo 51 del decreto legislativo n. 50 del 2016 (Codice degli appalti), ma anche dei lotti costruttivi di cui all'articolo 2, commi 232-234, della legge n. 191 del 2009 (legge finanziaria per il 2010). Infatti, i lotti costruttivi consentono una realizzazione frazionata delle opere pubbliche non necessariamente finalizzata solo a consentire l'accesso delle piccole e medie imprese alle gare d'appalto, con il vincolo di essere funzionalmente autonomi; essi, viceversa,

sono pensati – proprio come appare appropriato all'attuazione degli investimenti del PNRR – anche per l'avanzamento progressivo di opere collegato alle fasi del finanziamento effettivo;

quanto al punto b), è necessario prevedere meccanismi atti a garantire – sì – la celerità delle procedure di aggiudicazione degli appalti, senza però con questo pregiudicare la trasparenza, avuto particolare riguardo alla tematica dell'infiltrazione della criminalità organizzata. I soggetti attuatori devono essere ben consapevoli dei pericoli che l'esperienza ha fatto emergere sugli interessi che i gruppi criminali nutrono per la spesa pubblica e per gli appalti di lavori e di servizi (si pensi, in particolare, ai collegamenti ferroviari ad alta velocità di cui alla Missione 3, componente 1, investimenti da 1.1 a 1.5). Da questo punto di vista, anche le articolazioni del MIMS devono operare in coordinamento con le amministrazioni preposte alla prevenzione delle infiltrazioni illecite nel settore. È noto, al riguardo, che molte Prefetture ed amministrazioni regionali, provinciali e locali hanno già sottoscritto Protocolli di legalità espressamente finalizzati alla prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli affidamenti di lavori, servizi e forniture finanziati con i fondi del PNRR;

quanto al punto c), alle regioni del Meridione d'Italia è destinata quasi metà dell'intero ammontare delle risorse del PNRR previste per l'Italia. Nella prima relazione istruttoria sul rispetto del vincolo di destinazione alle regioni del Mezzogiorno di almeno il 40 per cento delle risorse allocabili territorialmente, datata 9 marzo 2022 e predisposta dal Dipartimento per le politiche di coesione, si conclude nel senso dell'avvenuto rispetto di tale vincolo di destinazione ma, contestualmente, si riconosce che «*permane un rischio, ex post, di mancata allocazione a quelle aree che dovrà essere oggetto di attento monitoraggio in itinere*», in quanto «*la dimensione e la complessità delle procedure amministrative e tecniche sottostanti alla gran parte delle misure – soprattutto di carattere infrastrutturale – di cui è titolare il MIMS determi-*

nano un rischio intrinseco di mancata o ritardata realizzazione che, nei territori del Mezzogiorno, si acuisce in ragione della debolezza amministrativa, soprattutto degli enti locali» (pag. 89). Pertanto, dovrà essere cura dei soggetti attuatori sollecitare le amministrazioni competenti ad avanzare le previste domande, predisponendo adeguati progetti in modo da non perdere le occasioni di finanziamento. Per tali motivi, nell'ottica della coesione, dovrà essere effettuato un monitoraggio sulla distribuzione degli investimenti sul territorio, allo scopo di mantenere il vincolo di destinazione del 40 per cento delle risorse al Mezzogiorno d'Italia ed evitare, con apposite clausole di salvaguardia, che fondi destinati alle regioni meridionali finiscano per essere riallocati su altre realtà territoriali, ma anche, fermo restando il suddetto vincolo del 40 per cento, migliorare ed integrare i criteri distributivi delle ulteriori risorse destinate a tutto il territorio nazionale, in coerenza con la mozione 1/00569 approvata dall'Assemblea della Camera il 10 febbraio 2022, che richiamava l'indice di vulnerabilità sociale e materiale, così da assicurare una equilibrata distribuzione di tali risorse a tutela dei territori con maggiori necessità e ampiezza di divari;

sempre a tale riguardo, la Relazione qui esaminata, alle pagine 32 e 33, fa riferimento agli investimenti contenuti nel PNRR per il rafforzamento della capacità amministrativa degli enti locali, anche attraverso l'assunzione di personale in possesso di specifiche professionalità. Da questo punto di vista, occorre un'attenzione particolare per l'effettivo seguito pratico di tali procedure assunzionali e per l'impiego proficuo delle persone reclutate, tentando di evitare che ai concorsi banditi finiscano per partecipare numeri inferiori alle attese e, quindi, che il proposito del rafforzamento degli enti locali sia frustrato; inoltre, sempre nell'ottica di recuperare il divario esistente, occorrerebbe che tali professionalità vengano avviate a integrazione stabile nella pubblica amministrazione alla scadenza del PNRR, giacché saranno già formate e inserite nel contesto delle amministrazioni locali, costituendo un pre-

zioso elemento di continuità dell'azione amministrativa e aiutando gli enti a operare in condizioni ordinarie, alzando la qualità dei servizi resi alla cittadinanza;

peraltro, l'attuazione degli investimenti inseriti nelle Missioni 2 e 3 può anche costituire un momento di progettualità in vista della creazione di tre grandi direttrici di collegamento marittimo: quella Est-Ovest, dai Balcani verso l'Europa occidentale e la penisola iberica; quella dall'Estremo Oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez; quella Nord-Sud, dal Nord Africa verso le coste dell'Europa meridionale;

in questo contesto, del resto, si potranno realizzare infrastrutture portuali volte ad aumentare il livello di competitività internazionale della portualità italiana, dell'intermodalità e dell'interconnessione digitale. Resta, peraltro, ferma l'esigenza che simili infrastrutture strategiche permangano sotto il controllo italiano, anche mediante l'esercizio dei poteri governativi speciali (cosiddetto *golden power*),

impegna il Governo a:

a) valutare l'opportunità della prosecuzione della programmazione, al di là dell'orizzonte temporale del 2026, degli interventi utili e necessari in favore dei comuni italiani, volti al definitivo conseguimento degli obiettivi e delle missioni del PNRR – dalla mobilità sostenibile alla rigenerazione urbana – anche con l'adozione di una precisa strategia di sostegno e potenziamento al trasporto pubblico locale e regionale, anche ferroviario, per l'aumento della frequenza del servizio e per il ricambio della flotta, con l'acquisizione di mezzi elettrici nell'ottica della transizione ecologica e di una sempre migliore qualità della vita dei cittadini;

b) proseguire l'attuazione del PNRR, nel pieno rispetto dei traguardi e degli obiettivi delle Missioni 2 e 3, in ossequio alla normativa vigente e alle migliori pratiche tecnico-operative, sfruttando anche le misure di accelerazione procedurale previste nel decreto-legge n. 32 del 2019, lad-

dove le opere commissariate ai sensi di tale decreto-legge rientrano tra gli investimenti del PNRR;

c) promuovere in concreto l'intermodalità e l'integrazione tra ferrovia e trasporto aereo, realizzando, in particolare, opere di sostegno all'intermodalità e all'accessibilità degli aeroporti italiani di collegamento intercontinentale, quali infrastrutture strategiche, anche in considerazione della necessità di accogliere con servizi di elevata qualità i flussi legati al Giubileo 2025, i Giochi del Mediterraneo di Taranto del 2026, alle Olimpiadi invernali di Milano/Cortina e agli altri appuntamenti internazionali del Paese;

d) adottare le iniziative necessarie per sostenere gli enti locali in caso di situazioni critiche nella progettazione, nella gestione della spesa e nell'attuazione degli interventi, affinché tali enti possano far fronte all'impegno straordinario di attuare i programmi del PNRR attraverso sia il monitoraggio dei concorsi, sia il supporto diretto da parte delle amministrazioni centrali, senza trascurare l'eventuale utilizzo di professionalità del territorio come supporto esterno alla progettazione, al fine di superare alla carenza di personale tecnico qualificato, necessario a realizzare efficacemente i progetti previsti dal medesimo Piano, intraprendendo sin da ora una pianificazione per la collocazione stabile in organico di tutte le figure necessarie previste per ciascun ente locale per l'espletamento delle funzioni ordinarie anche oltre la scadenza del PNRR;

e) verificare la possibilità di modifiche normative atte a consentire una maggiore applicabilità dell'istituto dei lotti costruttivi, attualmente previsti solo in relazione alle infrastrutture per il trasporto nei corridoi TEN-T;

f) valutare ulteriori forme di accelerazione procedurale sempre nel rispetto delle misure di cautela e prevenzione dell'infiltrazione criminale negli appalti, in

collaborazione con le amministrazioni a ciò preposte, emanando apposite «Linee guida» che richiamino a un'applicazione sia dell'articolo 85 del decreto legislativo n. 159 del 2011, sia dell'articolo 1, comma 52, della legge n. 190 del 2012 (c.d. legge Severino) e sollecitando la stipula dei Protocolli di legalità di cui all'articolo 83-bis del decreto legislativo n. 159 del 2011;

g) monitorare l'effettiva distribuzione territoriale delle risorse nel rispetto del vincolo di destinazione al Sud – secondo le indicazioni del Dipartimento per le politiche di coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – ponendo in essere le opportune clausole di salvaguardia, affinché le risorse non assegnate per carenza di domande ammissibili vengano rimesse a disposizione dei territori del Mezzogiorno;

h) ferma restando la quota del 40 per cento per il Mezzogiorno, individuare sulle restanti risorse eventuali ulteriori criteri distributivi che, nella formazione delle graduatorie di ripartizione dei finanziamenti previsti dai bandi PNRR, garantiscano efficacemente opportunità di sviluppo ai comuni italiani, ovunque ubicati, che – secondo parametri oggettivi – debbano colmare divari in confronto alle aree più sviluppate del Paese;

i) prevedere una riforma della gestione portuale che elevi la competitività internazionale della portualità italiana, attraverso lo sviluppo dei porti e delle infrastrutture del Mezzogiorno più vicini alle rotte trans-mediterranee passanti per Suez e Gibilterra e provenienti dall'Asia e dal continente americano, garantendo, nel contempo, il controllo strategico delle infrastrutture anche tramite il ricorso ai poteri speciali del Governo (cosiddetto *golden power*).

l) valutare l'incentivazione dell'istituto del *project financing* e del partenariato pubblico/privato al fine di coinvolgere le professionalità della società civile nell'attuazione del PNRR.

ALLEGATO 3

5-07417 Andrea Romano: Rischi connessi alla delocalizzazione dei depositi petrolchimici del porto di Genova dal quartiere Multedo a quello di Sampierdarena.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione al progetto di trasferimento dei depositi petrolchimici nel porto di Genova, sulla base degli elementi forniti dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP), si rappresenta quanto segue.

La ricollocazione dei depositi chimici e petrolchimici delle società La Superba ed Attilio Carmagnani, ubicati in prossimità di civili abitazioni nella zona di Multedo, è prevista dal Piano urbanistico comunale (PUC) ed è finalizzata a riqualificare il tessuto urbano. In merito a tale spostamento, da attuarsi attraverso lo strumento dell'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATC), dovrà esprimersi il Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

In merito all'utilizzo di ponte Somalia da parte dell'attuale concessionario Terminal San Giorgio S.r.l., si precisa che le operazioni di imbarco e sbarco dei traghetti riconducibili alla società Grimaldi (cliente di detto terminalista) vengono espletate in via prevalente soltanto su ponte Somalia ponente, attraverso l'utilizzo dell'adiacente scassa ubicata in area estranea al procedimento di ricollocazione dei depositi chimici.

Circa la possibile perdita di accosti dedicati con conseguente penalizzazione dei traffici esercitati dalla società Grimaldi presso il Terminal San Giorgio, la delibera del 30 dicembre 2021 ha evidenziato che le navi di Grimaldi ormeggiate presso la ban-

china di ponente di ponte Somalia sono circa il 41% di quelle operate dal Terminal San Giorgio, mentre sulla banchina di levante sono state ormeggiate dal terminalista 14 navi nel 2020 e 17 nel 2021, di cui soltanto 2 della predetta società.

Per quanto concerne l'andamento dei traffici, l'AdSP ha rilevato che, nell'area di stoccaggio auto di 11.000 mq (pari a circa 50.000 auto annue), i dati di consuntivo 2021 evidenziano che sul compendio vengono movimentate concretamente circa 15 mila auto.

Rispetto alla garanzia degli aspetti occupazionali, la precitata delibera enfatizza l'importanza del « *mantenimento dei livelli occupazionali, dei traffici e dello sviluppo degli investimenti* » che dovranno essere conservati anche a seguito dello spostamento.

Quanto al profilo della sicurezza, l'Autorità ha precisato che la valutazione delle modifiche relative ai carichi ambientali acquisita dalle competenti strutture ha evidenziato, tra l'altro, che il carico pertinente all'accessibilità risulta in diminuzione e che la dinamica dei carichi relativi alle matrici ambientali diverse dal quadro emissivo risulta complessivamente stabile.

Inoltre, risulta che « *ai fini dell'eventuale realizzazione dell'intervento, il progetto di nuovi impianti dovrà essere sottoposto, sotto il profilo del rischio, alle verifiche e alle approvazioni previste dalla normativa vigente in materia* ».

ALLEGATO 4

5-07876 Casu: Linee guida adottate dal Ministero della salute il 1° aprile 2022, con riferimento ai limiti di capienza per gli autoservizi pubblici non di linea.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con l'atto in esame gli onorevoli interroganti chiedono chiarimenti circa il permanere o meno dei limiti di capienza per i servizi pubblici non di linea, considerata l'incertezza applicativa generatasi tra le autorità preposte agli accertamenti di tali limiti a seguito dell'adozione delle nuove « Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico » di cui all'ordinanza 1° aprile 2022 emanata dal Ministro della salute di concerto con il Ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

Al riguardo rappresento che né le vigenti disposizioni legislative di cui al decreto-legge n. 24 del 24 marzo 2022, né le citate Linee guida prevedono un limite di capienza dei mezzi di trasporto.

Conseguentemente, la capacità di riempimento è quella prevista dall'omologa-

zione del veicolo come riportato anche nel libretto di circolazione, fermo restando l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie tipo FFP2.

Da ultimo, con specifico riguardo ai rapporti tra le citate linee guida e il Protocollo del novembre 2021, si segnala che l'articolo 1 dell'ordinanza del Ministro della salute del 1° aprile 2022 chiaramente stabilisce che « *al fine di consentire lo svolgimento in sicurezza dei servizi di trasporto pubblico, gli stessi devono svolgersi nel rispetto del documento recante "Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico", nei termini indicati dal Comitato tecnico-scientifico nella seduta del 30 marzo 2022, che costituisce parte integrante della presente ordinanza* ».

ALLEGATO 5

5-07879 Tasso: Potenziamento a tutela della sicurezza stradale del tratto Manfredonia-Foggia della strada statale 89 (Garganica).**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento allo stato dei lavori che interessano la strada statale SS 89 Garganica, in particolare l'intervento di potenziamento della piattaforma stradale del tratto da Manfredonia all'aeroporto militare di Amendola, la società ANAS ha rappresentato che il progetto definitivo ha appena terminato l'*iter* autorizzativo: assoggettabilità a VIA, Verifica Archeologica, Autorizzazione Paesaggistica, e infine Conferenza di Servizi.

Tale progetto verrà sottoposto, per l'approvazione, al Consiglio di Amministra-

zione nel prossimo mese di maggio; successivamente si procederà alla redazione del progetto esecutivo, cui seguirà l'espletamento della procedura di appalto per l'affidamento dei lavori.

Infine, ricordo che, anche per accelerare la realizzazione degli interventi in esame, l'ingegner Vincenzo Marzi è stato nominato commissario straordinario con i poteri di cui all'articolo 4 del decreto-legge n. 32 del 2019.

ALLEGATO 6

5-07878 Tombolato: Emanazione del decreto dirigenziale sulle modalità di reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito ai tempi di adozione del decreto dirigenziale di cui all'articolo 93, comma 4, del Codice della strada, la Direzione generale per la motorizzazione del MIMS ha rappresentato quanto segue.

In data 22 aprile 2021, detti uffici hanno chiesto all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato – in qualità di responsabile in esclusione della produzione delle targhe in quanto carte valori – di esprimersi in ordine alla fattibilità di riprodurre targhe e libretti di circolazione per i veicoli di interesse storico e collezionistico e di farne conoscere i relativi costi.

Il successivo 21 ottobre, l'Istituto comunicava di poter assicurare la realizzazione delle targhe richieste utilizzando l'alluminio come materiale di composizione dei « piatti » per le targhe storiche, al prezzo di 300 euro per le auto e di 150 euro per le moto.

Considerato che lo spirito della richiamata norma è quello di rendere il veicolo quanto più conforme all'originale prevedendo l'uso di materiali e di scritte origi-

narie della targa storica, gli uffici del MIMS hanno chiesto nuovamente all'Istituto la fattibilità e il prezzo di targhe realizzate con materiali compatibili con la tipologia e la natura delle targhe storiche.

Il 18 marzo u.s. il Poligrafico ha comunicato la disponibilità a realizzare quanto richiesto, segnalando tuttavia di non disporre dei prototipi di targhe prodotte prima dell'anno 1971 e richiedendo pertanto la fornitura di prototipi o documentazione fotografica che ne consentano la riproduzione.

La Direzione generale per la motorizzazione si è quindi attivata per reperire ogni utile documento storico, normativo e fotografico così da fornire al Poligrafico il necessario supporto.

Una volta completata tale attività di ricerca e ottenuto il visto di congruità da parte dei competenti uffici del Ministero dell'economia e delle finanze sui prezzi di vendita delle targhe, sarà tempestivamente adottato il decreto dirigenziale che darà concreto avvio alla procedura.

ALLEGATO 7

5-07877 Serritella: Riconoscimento giuridico della figura dell'istruttore marittimo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come evidenziato dagli onorevoli interroganti, nel nostro Paese non esiste un albo professionale degli istruttori marittimi, ossia dei docenti accreditati dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto nell'ambito dei corsi previsti dalla Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (di seguito STCW) ed erogati al personale marittimo dai centri di addestramento riconosciuti a livello nazionale.

Infatti, in base alle vigenti disposizioni, l'accreditamento viene rilasciato in favore dei centri di addestramento che devono, a tale fine, essere provvisti di un adeguato corpo docente in possesso di specifici requisiti definiti con decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'8 marzo 2007, nonché degli specifici decreti istitutivi dei singoli corsi discendenti dalla medesima Convenzione.

Con nota del 17 febbraio u.s., il Comando generale del Corpo delle capitanerie di Porto ha avviato un censimento dei docenti dei singoli corsi di addestramento per il personale marittimo accreditati, anche al fine di aggiornare la composizione del corpo istruttori a seguito di eventuali interruzioni del rapporto di collaborazione con il centro (ad esempio per cessata attività, ritorno alla navigazione, ecc.).

Tale « censimento » si è concluso lo scorso 31 marzo con il puntuale riscontro da parte di tutti i centri di addestramento, che

hanno fornito tutte le informazioni richieste per poter uniformare gli elenchi dei docenti accreditati per ogni singolo corso autorizzato.

Una volta terminata la fase di verifica delle informazioni fornite, il Comando generale provvederà ad originare una tabella allegata al decreto di riconoscimento del Centro di formazione, recante l'elenco degli istruttori di ogni singolo corso autorizzato.

Per completezza di informazione, si evidenzia che il Comando generale ha avviato un confronto con le Associazioni di categoria per consentire il mantenimento dello status di istruttore anche per quei docenti i cui requisiti siano venuti meno nel tempo a seguito del mancato periodo di navigazione, individuando, all'uopo, dei requisiti alternativi.

Infine, in considerazione dell'imminente scadenza (maggio 2022) degli accreditamenti previsti per il corso di cui al decreto 2 maggio 2017 « Istituzione del corso di sopravvivenza e salvataggio per il personale marittimo » e per i corsi di cui al decreto 15 maggio 2017 « Istituzione dei corsi antincendio di base e antincendio avanzato per il personale marittimo, inclusa l'organizzazione antincendio a bordo delle navi petroliere, chimichiere e gasiere », il Comando generale sta valutando la possibilità di concedere un'adeguata proroga, al fine di individuare una soluzione condivisa della problematica in questione.

ALLEGATO 8

5-07880 Rotelli: Tutela degli operatori autorizzati alla revisione dei veicoli pesanti rispetto alla disciplina restrittiva prevista dal decreto 15 novembre 2021 del MIMS.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con l'atto in esame gli onorevoli interroganti chiedono la possibilità di prorogare il termine entro il quale gli operatori autorizzati alla revisione dei veicoli pesanti sono tenuti ad adeguarsi ai requisiti di cui al decreto ministeriale 15 novembre 2021.

Finalità di tale decreto ministeriale è quella di garantire la sicurezza della circolazione stradale anche attraverso:

una adeguata professionalità ed indipendenza degli ispettori nonché adeguate professionalità, solidità e dotazioni tecniche dei Centri di controllo;

la definizione delle caratteristiche dimensionali dei Centri di controllo adeguate alle caratteristiche, anche di ingombro e di massa, dei veicoli da revisionare.

Per consentire una ordinata transizione verso il nuovo modello operativo, da un lato si è disciplinato il *layout* e la dotazione strumentale e tecnologica dei nuovi Centri di controllo nonché le modalità di abilitazione degli ispettori autorizzati, dall'altro è stato autorizzato l'esercizio in deroga dell'attività di revisione, anche ad opera dei nuovi Ispettori autorizzati, presso gli attuali Centri di controllo per un congruo lasso di tempo (2 anni) finalizzato al definitivo adeguamento ai nuovi requisiti di legge.

Eventuali esigenze tecniche di protrazione del termine fissato al 22 novembre 2023 per l'adeguamento di detti Centri di controllo verranno valutate qualora, in prossimità di tale scadenza, dovessero emergere difficoltà all'attualità non prevedibili.

ALLEGATO 9

5-07881 Nobili: Sostituzione del Documento unico di circolazione (DUC) con fotocopia autenticata, anche con riferimento al locatore in *leasing*.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti chiedono di prevedere la possibilità di sostituire il Documento Unico di Circolazione (DU) con una fotocopia autenticata, in analogia a quanto previsto per la Carta di circolazione.

L'articolo 93 del Codice della strada costituisce la norma generale che presiede alla disciplina della immatricolazione dei veicoli; in particolare, il comma 1 prevede che gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione, documento attestante l'immatricolazione di un veicolo, contenente le generalità del relativo intestatario, le caratteristiche tecniche del veicolo stesso nonché l'annotazione, nei casi in cui ricorre, dei titoli autorizzativi all'esercizio di attività di trasporto di persone e di merci.

Il successivo comma 5, recependo la disciplina introdotta dal decreto legislativo n. 98 del 2017 istitutiva del cosiddetto documento unico di circolazione e di proprietà (DU), prescrive che, per i veicoli soggetti ad iscrizione nel Pubblico registro automobilistico (P.R.A.), nella carta di circolazione siano annotati anche i dati attestanti la proprietà e lo stato giuridico del veicolo.

Pertanto, tale documento unico costituisce solo una specie del medesimo genere, rappresentato appunto dalla carta di circolazione e, di conseguenza, quanto previsto dall'articolo 180, comma 4, del Codice della strada si ritiene applicabile, ad ogni effetto di legge, anche ai veicoli muniti di DU.

ALLEGATO 10

5-07882 Baldelli: Emanazione del decreto sulle modalità di utilizzo dei dispositivi per il rilevamento delle infrazioni ai limiti di velocità (autovelox).

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento all'adozione del decreto sulle modalità di utilizzo dei dispositivi per il rilevamento delle infrazioni ai limiti di velocità – previsto dall'articolo 25, comma 2, della legge n. 120 del 2010 – rappresento che la Direzione generale per la sicurezza stradale del MIMS, congiuntamente ai competenti uffici del Ministero dell'interno, sta proseguendo nell'attività di finalizzazione della bozza di decreto in

parola, che sarà auspicabilmente esaminata dalla Conferenza Stato – città e autonomie locali entro il prossimo mese di giugno.

In particolare, gli uffici stanno provvedendo all'adeguamento del predetto schema di decreto in funzione del quadro di riferimento normativo primario e delle recenti sentenze in materia di rilevamento della velocità dei veicoli.