

261.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Organizzazione dei tempi di esame: ddl n. 1532-ter e pdl n. 851	3	Disegno di legge: S. 986 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico (Approvato dal Senato) (A.C. 1759).	10
Comunicazioni	5	Ordini del giorno	10
Missioni valedoli nella seduta del 13 marzo 2024	5	Interrogazioni a risposta immediata	35
Progetti di legge (Annunzio; Annunzio di proposte di legge d'iniziativa regionale; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissione in sede referente)	5, 6	Iniziative per una riforma complessiva del comparto della mobilità non di linea, al fine di promuovere concorrenza e innovazione – 3-01058	35
Corte dei conti (Trasmissione di un documento)	6	Chiarimenti e iniziative in ordine alle obbligazioni contrattuali poste a carico della società Stretto di Messina s.p.a. nel caso di aumento dei costi e di ritardi nell'esecuzione del Ponte sullo Stretto – 3-01059	36
Documenti ministeriali (Trasmissione)	6	Iniziative di competenza a sostegno dei piccoli comuni per gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade – 3-01060	36
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	7	Misure di sostegno agli inquilini in stato di bisogno e di morosità incolpevole – 3-01061...	37
Garante del contribuente per la Puglia (Trasmissione di un documento)	7		
Nomine ministeriali (Comunicazione)	8		
Richieste di parere parlamentare su atti del Governo	8		
Atti di controllo e di indirizzo	9		

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

	PAG.		PAG.
Iniziative di competenza per la tutela dei livelli occupazionali presso l'azienda ligure <i>Technisub</i> — 3-01062	38	Consiglio regionale del Veneto; Iaria ed altri; Rosato; Mascaretti ed altri; Consiglio regionale della Puglia; Deidda ed altri; Morassut ed altri; Rosato; Cherchi; Consiglio regionale del Veneto; Gianassi ed altri (A.C. 41-96-195-411-412-526-529-578-634-684-686-697-718-865-874-892-985-1030-1218-1258-1265-1303-1398-1413-1483)	42
Tempi per l'adozione del decreto legislativo previsto dalla legge n. 32 del 2022 in materia di congedo di paternità obbligatorio — 3-01063	39	Parere della I Commissione.....	42
Iniziative di competenza in ordine alla validità dei diplomi di laurea in ambito sanitario, in relazione ad una recente inchiesta giudiziaria avviata dalla procura di Palermo — 3-01064.....	39	Parere della V Commissione	42
Iniziative di competenza volte a garantire la qualità dell'istruzione universitaria in ambito sanitario, alla luce di una recente inchiesta giudiziaria della procura di Palermo — 3-01065.....	40	Articoli e relative proposte emendative	
Iniziative di competenza per la piena attuazione della normativa in materia di interruzione volontaria di gravidanza — 3-01066	40	Articolo 1	42
Politiche volte alla promozione e valorizzazione del ruolo della donna nella società — 3-01067	41	Articolo 2	46
Disegno di legge: Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (A.C. 1435-A) e abbinate proposte di legge: Brambilla; Gusmeroli ed altri; Comaroli ed altri; Vinci; Vinci; Berruto ed altri; Mulè; De Luca; Consiglio regionale della Lombardia; Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro; Carè; Santillo ed altri; Consiglio regionale del Veneto;		Articolo 3	47
		Articolo 4	48
		Articolo 5	53
		Articolo 6	54
		Articolo 7	55
		Articolo 8	56
		Articolo 9	58
		Articolo 10	58
		Articolo 11	64
		Articolo 12	64
		Articolo 13	65
		Articolo 14	67
		Articolo 15	70
		Articolo 16	80

ORGANIZZAZIONE DEI TEMPI DI ESAME: DDL N. 1532-TER E PDL N. 851

DDL N. 1532-TER — DISPOSIZIONI IN MATERIA DI POLITICHE SOCIALI E DI ENTI DEL TERZO SETTORE

Tempo complessivo: 15 ore, di cui:

- discussione sulle linee generali: 8 ore;
- seguito dell'esame: 7 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	20 minuti	20 minuti
Governo	20 minuti	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		45 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 20 minuti	1 ora e 2 minuti (con il limite massimo di 7 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	5 ore e 50 minuti	4 ore e 23 minuti
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>41 minuti</i>	<i>41 minuti</i>
<i>Partito Democratico – Italia democratica e progressista</i>	<i>43 minuti</i>	<i>45 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>36 minuti</i>	<i>29 minuti</i>
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>40 minuti</i>	<i>37 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente – PPE</i>	<i>34 minuti</i>	<i>24 minuti</i>
<i>Azione – Popolari Europeisti Riformatori – Renew Europe</i>	<i>32 minuti</i>	<i>20 minuti</i>
<i>Alleanza Verdi e Sinistra</i>	<i>32 minuti</i>	<i>19 minuti</i>
<i>Noi Moderati (Noi Con L'Italia, Coraggio Italia, Udc e Italia al Centro) – MAIE</i>	<i>31 minuti</i>	<i>14 minuti</i>
<i>Italia Viva – Il Centro – Renew Europe</i>	<i>30 minuti</i>	<i>18 minuti</i>
Misto:	31 minuti	16 minuti
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>18 minuti</i>	<i>9 minuti</i>
<i>+ Europa</i>	<i>13 minuti</i>	<i>7 minuti</i>

PDL N. 851 — MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO 8 NOVEMBRE 2021, N. 198, IN MATERIA DI CONSIDERAZIONE DEI COSTI DI PRODUZIONE PER LA FISSAZIONE DEI PREZZI NEI CONTRATTI DI CESSIONE DEI PRODOTTI AGROALIMENTARI, E DELEGA AL GOVERNO PER LA DISCIPLINA DELLE FILIERE DI QUALITÀ NEL SISTEMA DI PRODUZIONE, IMPORTAZIONE E DISTRIBUZIONE DEI PRODOTTI AGROALIMENTARI

Tempo complessivo: 17 ore, di cui:

- discussione sulle linee generali: 11 ore;
- seguito dell'esame: 6 ore.

	<i>Discussione generale</i>	<i>Seguito dell'esame</i>
Relatore	20 minuti	20 minuti
Governo	20 minuti	20 minuti
Richiami al Regolamento	10 minuti	10 minuti
Tempi tecnici		30 minuti
Interventi a titolo personale	1 ora e 53 minuti	53 minuti (con il limite massimo di 6 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato)
Gruppi	8 ore e 17 minuti	3 ore e 47 minuti
<i>Fratelli d'Italia</i>	<i>59 minuti</i>	<i>44 minuti</i>
<i>Partito Democratico – Italia democratica e progressista</i>	<i>53 minuti</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Lega – Salvini premier</i>	<i>53 minuti</i>	<i>30 minuti</i>
<i>MoVimento 5 Stelle</i>	<i>51 minuti</i>	<i>26 minuti</i>
<i>Forza Italia – Berlusconi presidente – PPE</i>	<i>50 minuti</i>	<i>24 minuti</i>
<i>Azione – Popolari Europeisti Riformatori – Renew Europe</i>	<i>47 minuti</i>	<i>15 minuti</i>
<i>Alleanza Verdi e Sinistra</i>	<i>46 minuti</i>	<i>15 minuti</i>
<i>Noi Moderati (Noi Con L'Italia, Coraggio Italia, Udc e Italia al Centro) – MAIE</i>	<i>46 minuti</i>	<i>15 minuti</i>
<i>Italia Viva – Il Centro – Renew Europe</i>	<i>46 minuti</i>	<i>14 minuti</i>
Misto:	46 minuti	13 minuti
<i>Minoranze Linguistiche</i>	<i>26 minuti</i>	<i>7 minuti</i>
<i>+ Europa</i>	<i>20 minuti</i>	<i>6 minuti</i>

COMUNICAZIONI

Missioni vevolevoli nella seduta del 13 marzo 2024.

Albano, Ascani, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bitonci, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Cantone, Cappellacci, Carè, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavadoli, Cecchetti, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Ghio, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Loperfido, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Onori, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pellegrini, Pichetto Fratin, Polidori, Porta, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sottanelli, Sportiello, Sudano, Tabacci, Tajani, Tirelli, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Auriemma, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bicchielli, Bignami, Bitonci, Borrelli, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Cantone, Cappellacci, Carè, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavadoli, Cesa, Cirielli, Coin, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Della Vedova, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Fa-

raone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Ghio, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, La Salandra, Leo, Letta, Lollobrigida, Loperfido, Lupi, Magi, Malavasi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morgante, Morrone, Mulè, Nordio, Onori, Osnato, Nazario Pagano, Patriarca, Pellegrini, Pichetto Fratin, Pittalis, Polidori, Porta, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Francesco Silvestri, Siracusano, Sottanelli, Sportiello, Sudano, Tabacci, Tajani, Tirelli, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zanella, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 12 marzo 2024 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CAVANDOLI: « Istituzione della Giornata della lingua latina » (1768);

MARI e ZANELLA: « Istituzione della professione sanitaria di odontotecnico » (1769);

ZANELLA ed altri: « Riconoscimento della fibromialgia quale malattia cronica e invalidante e disposizioni per la sua diagnosi e cura e per l'assistenza delle persone che ne sono affette » (1770);

SPORTIELLO: « Modifiche alla legge 17 ottobre 1967, n. 977, in materia di impiego dei minori nell'ambito delle piattaforme digitali di condivisione di contenuti

multimediali, nonché disposizioni sulla diffusione dell'immagine e di contenuti multimediali di minori » (1771);

SPORTIELLO: « Disposizioni per il sostegno scolastico, l'assistenza e l'integrazione degli alunni con disabilità » (1772);

PENZA ed altri: « Disposizioni per la prevenzione dell'evasione della tassa automobilistica attuata mediante la falsa intestazione della proprietà dei veicoli a motore » (1773);

CHIESA: « Modifica all'articolo 7-bis del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 125, in materia di attribuzione della qualifica di pubblico ufficiale al personale delle Forze armate impiegato in operazioni di controllo del territorio » (1774);

VOLPI ed altri: « Disposizioni per la valorizzazione del patrimonio culturale italiano e per la promozione del turismo nelle località minori mediante il trasferimento temporaneo di opere d'arte di proprietà dello Stato presso comuni con popolazione inferiore a 15.000 abitanti » (1775).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di proposte di legge d'iniziativa regionale.

In data 12 marzo 2024 è stata presentata alla Presidenza, ai sensi dell'articolo 121 della Costituzione, la seguente proposta di legge:

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO: « Misure di agevolazione fiscale per la cultura » (1776).

Sarà stampata e distribuita.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge SCHIFONE ed altri: « Modifica dell'articolo 2407 del codice civile, in materia di responsabilità dei componenti del collegio sindacale » (1276) è

stata successivamente sottoscritta dal deputato Maschio.

Assegnazione di progetti di legge a Commissione in sede referente.

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

IX Commissione (Trasporti)

ROSATO: « Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e all'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in materia di repressione dell'evasione dell'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione dei veicoli » (1303) *Parere delle Commissioni I, II, V e VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento).*

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 13 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, la deliberazione n. 25/2024 del 28 febbraio 2024, relativa al programma dell'attività della medesima Sezione per l'anno 2024.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla V Commissione (Bilancio).

Trasmissione dal Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

Il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, con lettere in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, gli elenchi delle procedure giurisdizionali e di precontenzioso con l'Unione europea, rife-

riti rispettivamente al terzo trimestre del 2023 (Doc. LXXIII-*bis*, n. 5) e al quarto trimestre del 2023 (Doc. LXXIII-*bis*, n. 6).

Questi documenti sono trasmessi a tutte le Commissioni permanenti e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 12 marzo 2024, 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 sottointimate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di Conferenza della Carta dell'energia (COM(2024) 104 final), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di consiglio internazionale dei cereali in merito all'adesione del Senegal alla convenzione sul commercio dei cereali del 1995 (COM(2024) 113 final), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica e rettifica del regolamento (UE) 2024/257 del Consiglio che fissa, per il 2024, il 2025 e il 2026, le possibilità di pesca per alcuni *stock* ittici, applicabili nelle acque dell'Unione e, per i pescherecci dell'Unione, in determinate acque non dell'Unione (COM(2024) 114 final), corredata dal relativo allegato (COM(2024) 114 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla XIII Commissione (Agricoltura);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nell'attuazione dell'articolo 6 del meccanismo unionale di protezione civile (decisione n. 1313/2013/UE) – Prevenzione e gestione dei rischi di catastrofe in Europa (COM(2024) 130 final), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente).

La proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (COM(2024) 33 final), già trasmessa dalla Commissione europea e assegnata, in data 1° marzo 2024, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla IX Commissione (Trasporti), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), è altresì assegnata alla medesima XIV Commissione ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 12 marzo 2024.

La Corte dei conti europea, in data 12 marzo 2024, ha comunicato la pubblicazione della relazione speciale n. 04/2024 – Raggiungere gli obiettivi UE in materia di sicurezza stradale – È ora di cambiare marcia, che è assegnata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla IX Commissione (Trasporti), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Garante del contribuente per la Puglia.

Il Garante del contribuente per la Puglia, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 13, comma 13-*bis*, della legge 27 luglio 2000, n. 212, la relazione sullo stato dei rapporti tra fisco e contribuenti nel campo della politica fiscale in Puglia, riferita all'anno 2023.

Questa relazione è trasmessa alla VI Commissione (Finanze).

Comunicazione di nomine ministeriali.

Il Ministero dell'università e della ricerca, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del decreto legislativo 31 dicembre 2009, n. 213, il decreto ministeriale di nomina del professor Nicola Casagli a presidente dell'Istituto nazionale di oceanografia e geofisica sperimentale (OGS).

Questo decreto è trasmesso alla VII Commissione (Cultura).

Richieste di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 17/2023, denominato « Capacità ISR e ASW lanciabile da piattaforma navale a mezzo sistema subacqueo autonomo » (**139**).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 22 aprile 2024. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 2 aprile 2024.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 18/2023, denominato « Sistemi di si-

mulazione di nuova generazione », relativo al potenziamento capacitivo dello strumento terrestre nel campo della simulazione addestrativa (**140**).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 22 aprile 2024. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 2 aprile 2024.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 20/2023, denominato « Piano rinnovamento arsenali », relativo all'adeguamento e ammodernamento degli arsenali e degli stabilimenti di lavoro della Marina militare (**141**).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 22 aprile 2024. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 2 aprile 2024.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 28/2023, denominato « Acquisizione di un'unità di appoggio alle operazioni speciali, di supporto alle operazioni subacquee e per il soccorso a sommergibili sinistrati e

relativa integrazione di una centrale operativa subacquea avanzata e un simulatore abissale evoluto » **(142)**.

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 22 aprile 2024. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 2 aprile 2024.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 12 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 536, comma 3, lettera *b*), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale di approvazione del programma pluriennale di A/R n. SMD 31/2023, denominato « Nuova scuola elicotteri Viterbo – Segmento operativo », costituito dal « segmento volo » *Light Utility*

Helicopter (LUH) – elicottero multiruolo per la difesa, relativo all'acquisizione di nuovi elicotteri leggeri in sostituzione delle flotte *legacy* e la realizzazione del « segmento terra », denominato « *Ground based training system* (GBTS) », per la formazione dei piloti dell'Aeronautica militare, delle Forze armate e dei Corpi dello Stato **(143)**.

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alla IV Commissione (Difesa), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 22 aprile 2024. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 2 aprile 2024.

Atti di controllo e di indirizzo.

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

DISEGNO DI LEGGE: S. 986 – CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 18 GENNAIO 2024, N. 4, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA DELLE IMPRESE DI CARATTERE STRATEGICO (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 1759)

A.C. 1759 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premessi che:

l'articolo 4-*quater*, inserito nel corso dell'esame in Aula, in Senato, modifica l'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che contiene l'elenco dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale inserite nelle rispettive Autorità di sistema portuale;

con l'approvazione dell'articolo 4-*quater* si inserisce nell'Autorità del Sistema portuale della Sicilia Orientale il porto di Siracusa (rada di Santa Panagia e rada del Porto Grande) rafforzando così l'intero sud est isolano e conferendo nuova linfa e slancio alle opportunità di crescita del territorio;

in un'ottica di potenziamento dei porti aretusei che porterà benefici sia per quanto concerne l'indotto del Polo petrolchimico siracusano, sia in ambito turistico e diportistico, sarebbe opportuno, soprattutto nell'ottica di una maggiore funzionalità logistica, inserire il porto Piccolo e il porto baja di Ognina, in Siracusa;

inoltre, va considerato il riferimento al riconoscimento delle peculiarità delle Isole, espressione che intesa in un'accezione ampia è inclusiva della promozione e

della valorizzazione delle specificità di carattere culturale, storico, naturalistico di tali territori;

la recente modifica dell'articolo 119 della Costituzione riconosce le peculiarità delle Isole all'interno del quale si colloca la rimozione degli svantaggi derivanti dall'insularità specie nella misura in cui il territorio insulare coincide con quello regionale;

del resto è proprio l'articolo 119 che, al quinto comma, attribuisce allo Stato il compito di effettuare interventi speciali in favore di determinati comuni, province, città metropolitane e regioni per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di adottare, con il primo provvedimento utile, le disposizioni necessarie per inserire nell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nell'Autorità del Sistema portuale della Sicilia Orientale il porto Piccolo e il porto baja di Ognina, in Siracusa;

a valutare l'opportunità di adottare, con il primo provvedimento utile, le disposizioni necessarie a prevedere una organiz-

zazione amministrativa per i capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna afferenti alle Autorità di Sistema portuale, che ricalchi la *governance* delle città metropolitane di cui all'articolo 1 della legge 7 aprile 2014, n. 56, considerando che gli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete portuale, richiedono anche aggregazioni amministrative forti e competitive, in grado di attrarre investimenti pubblici e privati nei porti, nella prospettiva del rilancio del commercio internazionale, della sostenibilità e dell'occupazione.

9/1759/1. Cannata.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 4-*quater*, inserito nel corso dell'esame in Aula, in Senato, modifica l'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che contiene l'elenco dei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale inserite nelle rispettive Autorità di sistema portuale;

con l'approvazione dell'articolo 4-*quater* si inserisce nell'Autorità del Sistema portuale della Sicilia Orientale il porto di Siracusa (rada di Santa Panagia e rada del Porto Grande) rafforzando così l'intero sud est isolano e conferendo nuova linfa e slancio alle opportunità di crescita del territorio;

in un'ottica di potenziamento dei porti aretusei che porterà benefici sia per quanto concerne l'indotto del Polo petrolchimico siracusano, sia in ambito turistico e diportistico, sarebbe opportuno, soprattutto nell'ottica di una maggiore funzionalità logistica, inserire il porto Piccolo e il porto baja di Ognina, in Siracusa;

inoltre, va considerato il riferimento al riconoscimento delle peculiarità delle Isole, espressione che intesa in un'accezione ampia è inclusiva della promozione e della valorizzazione delle specificità di carattere culturale, storico, naturalistico di tali territori;

la recente modifica dell'articolo 119 della Costituzione riconosce le peculiarità

delle Isole all'interno del quale si colloca la rimozione degli svantaggi derivanti dall'insularità specie nella misura in cui il territorio insulare coincide con quello regionale;

del resto è proprio l'articolo 119 che, al quinto comma, attribuisce allo Stato il compito di effettuare interventi speciali in favore di determinati comuni, province, città metropolitane e regioni per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, con il primo provvedimento utile, le disposizioni necessarie per inserire nell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nell'Autorità del Sistema portuale della Sicilia Orientale il porto Piccolo e il porto baja di Ognina, in Siracusa.

9/1759/1. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Cannata.

La Camera,

premesso che:

in particolare il decreto-legge riguarda la complicata situazione del sito industriale ex Ilva di Taranto, uno dei principali siti produttivi hanno caratterizzato la storia industriale del nostro Paese;

dal 2012 è l'ennesima conversione in legge di un decreto-legge avente lo scopo di rilanciare il complesso industriale dell'ex Ilva;

la produzione dell'acciaio è un *asset* strategico per questo Paese, considerando che l'Italia è la seconda manifattura d'Europa, ed in questi anni la logica alla base di questi provvedimenti è stata sempre quella di garantire la produzione a scapito dell'ambiente, della salute, della riconversione del sito produttivo così come della riqualificazione dei lavoratori;

questa logica si è rilevata, ad ogni modo, fallimentare, soltanto prendendo in considerazione la produzione: nonostante tutti gli interventi governativi non è aumentata ma è diminuita nel tempo. Prendendo a riferimento l'ultima proprietà dello stabilimento, Acciaierie d'Italia aveva promesso pubblicamente, per il 2022, che nel sito si sarebbero prodotti 5,7 milioni di tonnellate d'acciaio e 4 milioni di tonnellate nel 2023, mentre a fatica si sono riusciti a produrne 3,4 milioni di tonnellate nel 2022, che poi sono scese a 3 milioni nel 2023;

quindi Acciaierie d'Italia e il suo proprietario ArcelorMittal avevano come obiettivo quello di eliminare un *competitor*, mentre investivano altrove e appare estremamente chiaro quindi che la richiamata strategia di politica industriale non ha funzionato, neppure a discapito della sostenibilità ambientale dello stabilimento;

ancora una volta la città di Taranto, una delle più inquinate d'Europa, viene messa davanti al ricatto tra lavoro e ambiente e ancora una volta il conto lo pagano i lavoratori dell'ex Ilva, quelli dell'indotto e i cittadini tarantini;

ma tra lavoro e ambiente si sceglie di salvare ancora una volta l'azienda che è in stato di insolvenza, priva di liquidità e totalmente incapace di sostenere economicamente i costi produttivi e occupazionali. Ancora soldi pubblici per salvare la produzione e non un euro per il risanamento e la riconversione ambientale del ciclo produttivo;

nonostante il tempo perso dal sequestro degli impianti del 2012, gli innumerevoli decreti e i soldi pubblici sprecati occorre un netto cambio di programma, a partire dal superamento del ciclo integrale di produzione, l'unica su territorio nazionale che produce acciaio dalla materia prima (minerale ferroso e carbone), attraverso *cockerie* e altiforni, il cosiddetto processo a caldo, il procedimento più inquinante, che provoca inquinamento devastante per l'ambiente, le persone, per l'ecosistema naturale e sociale;

malgrado tutti questi investimenti l'Ispira ha certificato livelli di benzene che dal 2019 al 2022 sono quasi raddoppiati, arrivando a 32,9 microgrammi, mentre il valore accettabile è pari a 27. Tutto questo mentre la produzione crollava: un vero fallimento;

bisogna quindi uscire dalle logiche industriali orientate esclusivamente alla produzione e alla difesa dei livelli occupazionali, ma occorre rilanciare urgentemente il processo di decarbonizzazione, risanare gli impianti, bonificare il territorio, nonché diversificare gli investimenti nell'area, non soltanto sul versante industriale, per poter concedere una possibilità ai cittadini e ai territori che vivono a ridosso della fabbrica,

impegna il Governo

a predisporre un piano di investimenti pluriennali e lungimiranti che garantiscano alla città e ai cittadini di Taranto uno sviluppo sostenibile sia socialmente che ambientalmente e che mettano definitivamente al centro dell'azione politica la salute e il rispetto della natura, anche considerata la posizione strategica della città di Taranto.

9/1759/2. Soumahoro.

La Camera

impegna il Governo

a predisporre un piano di investimenti pluriennali e lungimiranti che garantiscano alla città e ai cittadini di Taranto uno sviluppo sostenibile sia socialmente che ambientalmente e che mettano definitivamente al centro dell'azione politica la salute e il rispetto della natura, anche considerata la posizione strategica della città di Taranto.

9/1759/2. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Soumahoro.

La Camera,

premesso che:

nel passaggio in prima lettura al Senato del decreto in titolo è stato intro-

dotto l'articolo 4-*quater* che inserisce la rada di S. Panagia e rada del Porto grande di Siracusa all'interno dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale, al fine di valorizzare gli *asset* strategici del siracusano. Infatti tale inclusione offre alla città di Siracusa, sul cui territorio peraltro ricade un polo petrolchimico riconosciuto di interesse nazionale, l'opportunità di poter beneficiare di tutte le risorse destinate all'Autorità portuale della Sicilia orientale (comprese quelle afferenti ai fondi PNRR e FSC) e soprattutto, di essere inserita in una politica comune di programmazione, coordinamento e promozione in cui vengono individuate le migliori strategie di sviluppo per la valorizzazione e promozione delle attività portuali, anche sulla base delle vocazione di ciascuna realtà costiera;

la disposizione citata però ha escluso altri due porti siracusani, il Porto Piccolo e il Porto di Ognina, che, per storia e collocazione geografica, si possono bene inserire in un piano comune di rilancio e crescita dal punto di vista turistico della Sicilia orientale;

inoltre questo inserimento per essere davvero efficace per la città di Siracusa, ma anche per tutte le città capoluogo di provincia delle regioni Sicilia e Sardegna (la cui peculiarità dell'insularità è riconosciuta a livello costituzionale come la necessità di promuovere iniziative per colmare gli eventuali svantaggi collegati a questa condizione) i cui porti sono inclusi nelle varie Autorità di sistema portuale del territorio nazionale, richiede l'approvazione di un'ulteriore disposizione che modifica l'attuale assetto di *governance* nell'ambito di questi organismi. Infatti, l'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, disciplina ormai datata, consente solo alle città metropolitane e ai comuni sedi dell'ex autorità oggi incluse nell'Autorità di sistema, di avere un ruolo decisionale sul complesso delle attività collegate a quest'organo, compresa la pianificazione delle politiche di sviluppo relative ai porti dei comuni di capoluogo anch'essi compresi nell'autorità che, al contrario, possono esprimersi solo « nelle materie di loro competenza »;

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

considerato che:

in un'ottica generale, la politica europea dei porti, tanto in materia di aiuti di Stato quanto in materia antitrust, richiede aggregazioni forti e competitive, in grado di attrarre investimenti pubblici e privati nei porti, nella prospettiva del rilancio del commercio internazionale, della sostenibilità e dell'occupazione,

impegna il Governo

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a includere nell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale anche i porti siracusani di Porto Piccolo e Porto Ognina, nonché a voler promuovere una modifica degli attuali *asset* di *governance* delle Autorità di sistema portuale, equiparando capoluoghi di provincia della Sicilia e della Sardegna, afferenti alle autorità, alle città metropolitane.

9/1759/3. Scerra.

La Camera,

premesso che:

nel passaggio in prima lettura al Senato del decreto in titolo è stato introdotto l'articolo 4-*quater* che inserisce la rada di S. Panagia e rada del Porto grande di Siracusa all'interno dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia orientale, al fine di valorizzare gli *asset* strategici del siracusano. Infatti tale inclusione offre alla città di Siracusa, sul cui territorio peraltro ricade un polo petrolchimico riconosciuto di interesse nazionale, l'opportunità di poter beneficiare di tutte le risorse destinate all'Autorità portuale della Sicilia orientale (comprese quelle afferenti ai fondi PNRR e

FSC) e soprattutto, di essere inserita in una politica comune di programmazione, coordinamento e promozione in cui vengono individuate le migliori strategie di sviluppo per la valorizzazione e promozione delle attività portuali, anche sulla base delle vocazione di ciascuna realtà costiera;

la disposizione citata però ha escluso altri due porti siracusani, il Porto Piccolo e il Porto di Ognina, che, per storia e collocazione geografica, si possono bene inserire in un piano comune di rilancio e crescita dal punto di vista turistico della Sicilia orientale;

inoltre questo inserimento per essere davvero efficace per la città di Siracusa, ma anche per tutte le città capoluogo di provincia delle regioni Sicilia e Sardegna (la cui peculiarità dell'insularità è riconosciuta a livello costituzionale come la necessità di promuovere iniziative per colmare gli eventuali svantaggi collegati a questa condizione) i cui porti sono inclusi nelle varie Autorità di sistema portuale del territorio nazionale, richiede l'approvazione di un'ulteriore disposizione che modifica l'attuale assetto di *governance* nell'ambito di questi organismi. Infatti, l'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, disciplina ormai datata, consente solo alle città metropolitane e ai comuni sedi dell'ex autorità oggi incluse nell'Autorità di sistema, di avere un ruolo decisionale sul complesso delle attività collegate a quest'organo, compresa la pianificazione delle politiche di sviluppo relative ai porti dei comuni di capoluogo anch'essi compresi nell'autorità che, al contrario, possono esprimersi solo « nelle materie di loro competenza »;

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

considerato che:

in un'ottica generale, la politica europea dei porti, tanto in materia di aiuti di

Stato quanto in materia antitrust, richiede aggregazioni forti e competitive, in grado di attrarre investimenti pubblici e privati nei porti, nella prospettiva del rilancio del commercio internazionale, della sostenibilità e dell'occupazione,

impegna il Governo

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a includere nell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale anche i porti siracusani di Porto Piccolo e Porto Ognina.

9/1759/**3**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Scerra.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di utilizzo delle risorse stanziare con l'articolo 1 del decreto-legge 16 dicembre 2019, n. 142, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 febbraio 2020, n. 5;

considerato che:

nel provvedimento in esame non vi è traccia di norme poste a tutela del diritto alla salute, a partire dalla introduzione di una valutazione preventiva dell'impatto ambientale e sanitario degli impianti in esercizio, che stabilisca in maniera scientifica e con certezza il livello di produzione senza rischi inaccettabili per la salute di lavoratori e cittadini e per l'ambiente;

secondo i rilievi dell'Arpa Puglia, le emissioni di PM10 e benzene a Taranto sono passate da una media annuale di 3,3 microgrammi per metro cubo di aria nel 2022 ad una di 4 quest'anno;

in particolare, il costante incremento delle concentrazioni di benzene rilevate da Arpa Puglia nel quartiere Tamburi, a fronte di una produzione ai minimi storici, dopo le forti riduzioni avvenute negli ultimi anni rappresenta un pericolo grave in quanto i valori registrati dalla centralina di via Orsini risultano più che

raddoppiati dal 2019 – dove erano pari a 1,3 microgrammi – al 2022 – dove hanno raggiunto i 3,3 microgrammi, e nel 2023 sono aumentate ancora, con una media di 4,2 microgrammi registrata nei primi sette mesi dell'anno;

la concentrazione misurata dalla centralina interna allo stabilimento, presso le *cokerie*, passa da 18,4 microgrammi del 2019 ai 32,9 del 2022, quasi un raddoppio. La massima ricaduta, con venti da nord ovest, è proprio sul quartiere Tamburi dove le concentrazioni di PM10 e PM2,5 nel 2023 peraltro non diminuiscono, nonostante la riduzione della produzione. Tenuto conto che si sta parlando di un pericoloso cancerogeno segnaliamo con forza che è urgente intervenire per ridurre fortemente questi valori;

il Piano ambientale approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 14 marzo 2014, nonostante le revisioni apportate e le proroghe concesse, risulta ad oggi ben lontano dal vedere attuazione e sembra essere diventato, nel corso degli anni, quasi un mero pretesto per concedere l'esclusione dalla responsabilità penale e amministrativa di coloro che avrebbero il compito di rendere gli impianti sicuri per i lavoratori e per l'ambiente;

inoltre, se da un lato gli stabilimenti ex ILVA sono stati dichiarati impianti di interesse strategico nazionale, dall'altro rimangono ancora esclusi dall'elenco degli impianti per i quali la normativa vigente prevede la valutazione di impatto sanitario (VIS) nell'ambito della valutazione di impatto ambientale (VIA);

il decreto in esame appare, rispetto agli interventi normativi precedenti, ancor più sbilanciato verso la sola salvaguardia della produzione senza introdurre alcuna disposizione a tutela della salute dei lavoratori, dei cittadini di Taranto e dell'ambiente,

impegna il Governo:

ad attivarsi al fine di sottoscrivere un accordo di programma finalizzato all'ado-

zione di interventi che garantiscano la salvaguardia e la tutela ambientale, l'eliminazione delle sorgenti di inquinamento e la riduzione delle sostanze inquinanti, in armonia con i principi e le norme comunitarie e internazionali, la gestione e l'attuazione degli interventi di bonifica, la diversificazione industriale ecosostenibile e la riconversione economica, sociale e culturale dell'intera provincia di Taranto;

ad attivarsi al fine di richiedere, nell'ambito della procedura di riesame dell'Autorizzazione integrata ambientale (AIA), la presentazione da parte delle predette società di una valutazione di impatto sanitario (VIS) associata allo scenario emissivo proposto nell'istanza di rinnovo, con funzione preventiva;

ad assicurare la verifica degli interventi relativi alla prevenzione dei danni alla salute dei cittadini di tutte le aree interessate dagli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A. in a.s., prevedendo che il Ministro della salute presenti periodicamente al Parlamento una relazione sugli esiti dei rapporti di valutazione del danno sanitario di cui all'articolo 1-*bis* del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

9/1759/4. L'Abbate.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali;

il Consiglio dei ministri è intervenuto nuovamente in materia di grandi imprese in stato di insolvenza, con particolare riferimento alla tutela dell'indotto, con un nuovo decreto-legge a distanza di pochi giorni dal l'emanazione del presente decreto;

considerato che:

gli interventi di ricapitalizzazione, previsti dal decreto-legge n. 2 del 2023,

sebbene siano stati presentati come lo strumento per supportare l'azienda con la liquidità necessaria a rilanciare le produzioni, anche in considerazione dell'aumento dei costi delle materie di approvvigionamento e dei costi energetici, hanno dimostrato, al contrario, di essere stati un mero strumento per tentare di ripianare per l'ennesima volta le perdite che la gestione aziendale ha accumulato negli anni;

con il decreto-legge del 2 febbraio 2024, n. 9, il Governo ha introdotto diverse disposizioni in favore delle imprese dell'indotto degli stabilimenti siderurgici di Taranto, da un lato per agevolare l'accesso al credito delle piccole e medie imprese in difficoltà a causa della posizione debitoria dell'impresa committente e, dall'altro, prevedendo forme di integrazione al reddito per i dipendenti in conseguenza della sospensione o riduzione delle attività;

appare però ancora poco chiaro quali saranno le modalità operative per risolvere la questione più rilevante per le imprese dell'indotto, ovvero il pagamento dei crediti accumulati nel tempo, e che per molte imprese rappresenta la condizione necessaria alla sopravvivenza stessa. Il predetto decreto-legge n. 9 del 2024, nel disporre la prededucibilità dei crediti vantati dalle imprese, fa infatti un generico rinvio ad eventuali cessionari e garanti, inclusa SACE. Risultano tuttavia ancora sconosciuti i termini e le condizioni con le quali il Governo intende garantire la cessione dei crediti delle imprese fornitrici,

impegna il Governo

a garantire che la cessione dei crediti delle imprese fornitrici di beni e servizi essenziali per la continuità produttiva degli impianti siderurgici della società ILVA S.p.a. in amministrazione straordinaria avvenga con clausola *pro soluto* e attraverso la garanzia di SACE s.p.a. fino alla misura del 100 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria.

9/1759/5. Pavanelli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma 1, del decreto-legge in esame reca disposizioni in materia di amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali;

il Consiglio dei ministri è intervenuto nuovamente in materia di grandi imprese in stato di insolvenza, con particolare riferimento alla tutela dell'indotto, con un nuovo decreto-legge a distanza di pochi giorni dall'emanazione del presente decreto;

considerato che:

gli interventi di ricapitalizzazione, previsti dal decreto-legge n. 2 del 2023, sebbene siano stati presentati come lo strumento per supportare l'azienda con la liquidità necessaria a rilanciare le produzioni, anche in considerazione dell'aumento dei costi delle materie di approvvigionamento e dei costi energetici, hanno dimostrato, al contrario, di essere stati un mero strumento per tentare di ripianare per l'ennesima volta le perdite che la gestione aziendale ha accumulato negli anni;

con il decreto-legge del 2 febbraio 2024, n. 9, il Governo ha introdotto diverse disposizioni in favore delle imprese dell'indotto degli stabilimenti siderurgici di Taranto, da un lato per agevolare l'accesso al credito delle piccole e medie imprese in difficoltà a causa della posizione debitoria dell'impresa committente e, dall'altro, prevedendo forme di integrazione al reddito per i dipendenti in conseguenza della sospensione o riduzione delle attività;

risultano tuttavia ancora sconosciuti i termini e le condizioni con le quali il Governo intende garantire la cessione dei crediti delle imprese fornitrici,

impegna il Governo

a garantire che la cessione dei crediti delle imprese fornitrici di beni e servizi essenziali per la continuità produttiva degli impianti siderurgici della società ILVA S.p.a.

in amministrazione straordinaria avvenga con clausola *pro soluto* e attraverso la garanzia di SACE s.p.a..

9/1759/5. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Pavanelli.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a concedere uno o più finanziamenti a titolo oneroso della durata massima di cinque anni, nel limite massimo di 320 milioni di euro per l'anno 2024, in favore delle società che gestiscono gli impianti siderurgici della Società ILVA S.p.A., qualora le stesse siano ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria, al fine di supportare le indifferibili e urgenti esigenze di continuità produttiva e aziendale e assicurare la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza nei luoghi di lavoro;

considerato che:

nonostante il *green deal* europeo abbia avviato un ambizioso piano di decarbonizzazione e di riduzione delle emissioni dei settori *hard to abate*, tra i quali la siderurgia, le indifferibili e urgenti esigenze di garantire la continuità produttiva e aziendale e assicurare la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza nei luoghi di lavoro, assunte a presupposto del provvedimento in esame, non sono accompagnate da adeguate misure finalizzate a promuovere una efficace riconversione dell'area interessata dagli stabilimenti siderurgici dell'Ilva, mediante il reimpiego del personale qualificato, idoneo alla transizione ecologica ed energetica, e gli investimenti necessari per la diversificazione tecnologica e industriale ecosostenibile dell'impianto e dell'intera area territoriale;

anche sotto il profilo del sostegno alle imprese, il provvedimento non prevede misure incisive e sufficienti a fornire adeguata protezione ai crediti vantati dalle aziende dell'indotto per il risanamento ambientale, per l'attuazione delle misure di igiene e sicurezza del lavoro e per l'attua-

zione degli interventi in materia di tutela ambientale e della salute previsti dal piano di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 marzo 2014;

considerato altresì che:

secondo le stime di ISPRA la percentuale di amianto ad oggi rimossa nello stabilimento è pari al 64 per cento rispetto alla quantità inizialmente stimata dal Gestore nel Programma Organico Gestione Amianto (PORA). Nonostante l'articolo 13, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 settembre 2017 ponesse come termine ultimo la data del 23 agosto 2023, residua dunque una percentuale ancora molto alta di quantitativo di amianto da rimuovere,

impegna il Governo

ad adottare ulteriori iniziative normative, volte, nel caso di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, a subordinare l'erogazione dei finanziamenti di cui all'articolo 2 del presente decreto all'attuazione del decreto del Ministero dell'ambiente della sicurezza energetica del 10 agosto 2023 n. 278 relativo alla « Proposta organica di miglioramento ambientale per lo stabilimento di Ilva S.p.a. in A.S » ed al « Programma organico rimozione amianto » di cui agli articoli 6 e 13 del Piano ambientale di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 settembre 2017.

9/1759/6. Ilaria Fontana.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame contiene, come sappiamo, disposizioni sull'amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali, con un'attenzione particolare alla continuità del funzionamento produttivo dell'impianto siderurgico di Taranto;

tra i testi normativi richiamati dal decreto vi è anche il decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 20,

recante « Disposizioni urgenti per l'esercizio di imprese di interesse strategico nazionale in crisi e per lo sviluppo della città e dell'area di Taranto »;

detto decreto ha previsto, all'articolo 5, l'istituzione del Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto con il compito di coordinare e concertare tutte le azioni e le strategie comuni utili allo sviluppo compatibile e sostenibile del territorio interessato;

è, infatti, dato assodato e condiviso che per la definizione di soluzioni progettuali per il superamento della situazione di crisi degli stabilimenti di Taranto sia necessario — oltre a interventi normativi e misure economiche come quelli oggetto del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4 — un processo di ampia partecipazione che veda coinvolte collettività, rappresentanze politiche del territorio e tecnici;

tuttavia, lo stesso articolo 5 del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, prevede che al Tavolo partecipi, tra le altre istituzioni, un rappresentante dell'insieme dei comuni ricadenti nell'Area di Taranto;

questo comporta che molti comuni della provincia di Taranto, che per vicinanza e contiguità territoriale sono interessati sia allo sviluppo economico dell'attività legata allo stabilimento dell'ex ILVA S.p.A. di Taranto, sia agli interventi di bonifica e di riqualificazione dell'area, risultano esclusi dal succitato Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto e, pertanto, dalle concertazioni, dal coordinamento e dalle decisioni strategiche da attuarsi sul territorio;

inoltre, lo stesso Contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto (CIS) prevede all'articolo 2, comma 2, la possibilità di realizzare « interventi ricadenti anche in altri territori, qualora si ritenga abbiano effetti positivi, diretti e/o indiretti, sullo sviluppo dell'area di Taranto », previa approvazione da parte del Tavolo;

considerato, pertanto, che l'estromissione di molti dei comuni della provincia di Taranto dalla fase decisionale di interventi

che possono riguardare anche il loro territorio appare, a parere dello scrivente, una preclusione immotivata;

considerato invece opportuno prevedere una più ampia partecipazione al Tavolo con il coinvolgimento di tutti i comuni della provincia di Taranto,

impegna il Governo

ad assumere iniziative di competenza per prevedere che al Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto partecipi un rappresentante per ciascuno dei comuni della provincia di Taranto.

9/1759/7. Maiorano.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame contiene, come sappiamo, disposizioni sull'amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali, con un'attenzione particolare alla continuità del funzionamento produttivo dell'impianto siderurgico di Taranto;

tra i testi normativi richiamati dal decreto vi è anche il decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 20, recante « Disposizioni urgenti per l'esercizio di imprese di interesse strategico nazionale in crisi e per lo sviluppo della città e dell'area di Taranto »;

detto decreto ha previsto, all'articolo 5, l'istituzione del Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto con il compito di coordinare e concertare tutte le azioni e le strategie comuni utili allo sviluppo compatibile e sostenibile del territorio interessato;

è, infatti, dato assodato e condiviso che per la definizione di soluzioni progettuali per il superamento della situazione di crisi degli stabilimenti di Taranto sia necessario — oltre a interventi normativi e misure economiche come quelli oggetto del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4 — un

processo di ampia partecipazione che veda coinvolte collettività, rappresentanze politiche del territorio e tecnici;

tuttavia, lo stesso articolo 5 del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, prevede che al Tavolo partecipi, tra le altre istituzioni, un rappresentante dell'insieme dei comuni ricadenti nell'Area di Taranto;

questo comporta che molti comuni della provincia di Taranto, che per vicinanza e contiguità territoriale sono interessati sia allo sviluppo economico dell'attività legata allo stabilimento dell'ex ILVA S.p.A. di Taranto, sia agli interventi di bonifica e di riqualificazione dell'area, risultano esclusi dal succitato Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto e, pertanto, dalle concertazioni, dal coordinamento e dalle decisioni strategiche da attuarsi sul territorio;

inoltre, lo stesso Contratto istituzionale di sviluppo per l'area di Taranto (CIS) prevede all'articolo 2, comma 2, la possibilità di realizzare «interventi ricadenti anche in altri territori, qualora si ritenga abbiano effetti positivi, diretti e/o indiretti, sullo sviluppo dell'area di Taranto», previa approvazione da parte del Tavolo;

considerato, pertanto, che l'estromissione di molti dei comuni della provincia di Taranto dalla fase decisionale di interventi che possono riguardare anche il loro territorio appare, a parere dello scrivente, una preclusione immotivata;

considerato invece opportuno prevedere una più ampia partecipazione al Tavolo con il coinvolgimento di tutti i comuni della provincia di Taranto,

impegna il Governo

ad assumere iniziative di competenza per prevedere che al Tavolo istituzionale permanente per l'Area di Taranto partecipi un rappresentante per ciascuno dei comuni della provincia di Taranto interessati dagli interventi.

9/1759/7. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Maiorano.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del decreto-legge in esame è finalizzato alla redazione di disposizioni sull'amministrazione straordinaria delle società strategiche partecipate da amministrazioni pubbliche statali, nonché delle strategie di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in stato di insolvenza;

tra le società interessate in prima battuta dal provvedimento, fortemente voluto dall'Esecutivo, vi è il gruppo Sanac S.p.A. operante nel settore della lavorazione dei refrattari necessari alla costruzione, manutenzione ed esercizio di impianti appartenenti ai diversi settori industriali quali acciaio, ghisa, vetro, cemento, ceramica, petrolchimico, ciminiera, caldaie e inceneritori;

la società, massivamente presente nel mercato italiano, dà lavoro ad oltre 350 addetti in quattro unità produttive, site a Gattinara (Vercelli), Assemini (Cagliari), Massa (Massa-Carrara) e Vado Ligure (Savona);

nel 1995 la società Sanac è entrata nel gruppo Riva in virtù dell'acquisto della società Ilva, della quale Sanac faceva parte, e divenuta poi principale cliente della suddetta;

con decreto del Ministro dello sviluppo economico, in data 20 febbraio 2015, Sanac S.p.A., dichiarata poi insolvente con sentenza del Tribunale di Milano in data 5 marzo 2015, è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del decreto-legge n. 347 del 2003 con la nomina di tre commissari straordinari;

Sanac S.p.A., a seguito delle vicissitudini giudiziarie che hanno coinvolto l'impianto ex-Ilva di Taranto, ha subito una diminuzione degli ordini commerciali da parte di Acciaierie d'Italia, con evidenti ripercussioni economiche e di tenuta occupazionale;

si apprende da agenzie di stampa che, a margine della sua visita agli stabili-

menti sardi di Sanac, il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, Adolfo Urso, avrebbe informato i dipendenti della volontà, ancora in una fase preliminare di istruttoria, da parte del gruppo vicentino AFV Beltrame di rilevare gli stabilimenti in Sardegna (Assemini), Toscana (Massa) Liguria (Vado Ligure) e Piemonte (Gattinara);

in data 2 marzo 2023 è stato accolto dal Governo l'ordine del giorno a firma del sottoscritto e del Collega Deidda che impegnava il Governo ad attivarsi per tutelare l'azienda Uva, ma anche le imprese dell'indotto, tra le quali Sanac,

impegna il Governo:

a porre in essere ogni azione utile al fine di assicurare la ripresa degli ordini da parte di Acciaierie d'Italia nei confronti di Sanac;

a tutelare il mantenimento dei livelli occupazionali in tutte le fasi di valutazione della proposta del gruppo Beltrame;

a porre in essere ogni azione utile, anche in forza delle linee indicate da questo decreto, per assicurare il pieno rilancio dell'attività produttiva nello stabilimento di Taranto e una ripresa degli ordini commerciali a favore delle imprese dell'indotto, compresa la società Sanac S.p.A.

9/1759/8. Amorese, Deidda, Lampis, Mura, Polo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, già approvato con modificazioni dal Senato (A.S. 986), ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico;

il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti siderurgici dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-

legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024;

questo decreto-legge è il tredicesimo provvedimento riguardante l'ex Ilva, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini;

tuttavia, le misure ivi contenute non sono affatto sufficienti a garantire il conseguimento dei suddetti obiettivi;

per di più, il provvedimento in esame non tiene debitamente conto delle esigenze legate all'inderogabile rispetto dei principi di tutela della salute e dell'ambiente che, soprattutto nell'area di Taranto, risultano da anni gravemente compromessi, a danno del territorio e delle comunità residenti,

impegna il Governo

a effettuare preventivamente, nell'ambito del piano industriale di cui all'articolo 1, comma 1-ter del decreto-legge in esame, avvalendosi dell'istituto superiore di sanità e degli enti, autorità e organismi pubblici competenti, la Valutazione di impatto sanitario (VIS) relativamente agli impianti di interesse strategico nazionale ubicati nell'area di Taranto, in conformità con le linee guida adottate con decreto del Ministro della salute del 27 marzo 2019 e a disporre, qualora dagli esiti della valutazione emergano concreti rischi per la salute e per l'ambiente, il riesame degli atti autorizzativi per la prosecuzione dell'attività produttiva dello stabilimento siderurgico di Taranto, ai fini dell'aggiornamento delle prescrizioni ivi contenute, con particolare riguardo per l'adeguamento dei limiti massimi di produzione annua alle risultanze della VIS.

9/1759/9. Ubaldo Pagano, Lacarra, Stefanazzi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, già approvato con modificazioni dal Senato (A.S. 986), ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico;

il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti siderurgici dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024;

questo decreto-legge è il tredicesimo provvedimento riguardante l'ex Ilva, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini;

tuttavia, le misure ivi contenute non sono affatto sufficienti a garantire il conseguimento dei suddetti obiettivi;

inoltre, sotto il profilo del diritto *antitrust* disciplinato sia a livello comunitario (dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea) sia a livello nazionale (dalla legge n. 287 del 1990 istitutiva dell'Autorità Antitrust) occorre osservare che:

l'acquisizione dell'ex-Ilva da parte di ArcelorMittal ha suscitato sin dall'inizio notevoli preoccupazioni in tema di libera concorrenza da parte della Commissione europea, la quale ha concesso l'autorizzazione solo a seguito dell'assunzione di importanti impegni da parte degli acquirenti, il cui rispetto è attualmente al vaglio della magistratura;

la condotta tenuta da ArcelorMittal in seguito all'acquisizione — con cui ha, tra l'altro, espressamente rivendicato la volontà di non attuare il piano industriale concordato, sino ad arrivare alla dramma-

tica situazione di oggi — conferma e sostanzia i menzionati timori della Commissione europea;

gli sviluppi più recenti del diritto *antitrust* incentivano le autorità di concorrenza, inclusa Autorità garante della concorrenza e del mercato italiana:

per un verso a verificare gli effetti sul mercato delle operazioni *merger* già avvenute;

per altro verso, ad utilizzare e fare ricorso all'articolo 102 TFUE in materia di abuso di posizione dominante per perseguire fenomeni anticompetitivi come quello descritto;

la cosiddetta Direttiva Private Enforcement (Dir. 104/2014 attuata con decreto legislativo n. 3 del 2017) attribuisce ai soggetti danneggiati (ad esempio le imprese dell'indotto dell'ex Ilva) da una violazione *antitrust* (quale l'abuso di posizione dominante) accertata da Agcm e divenuta definitiva, la possibilità di un'azione di risarcimento dei danni « facilitata » dall'accertamento compiuto da Agcm in merito al carattere illecito della condotta,

impegna il Governo

ad avviare una campagna di informazione, affinché i soggetti legittimati promuovano una segnalazione all'Autorità garante della concorrenza e del mercato affinché si effettuino le dovute valutazioni sulla condotta di Arcelor Mittal durante il periodo di gestione degli stabilimenti siderurgici ex Ilva in termini di rispetto degli impegni assunti, ai fini dell'accertamento di eventuali violazioni dei principi di concorrenza.

9/1759/10. Stefanazzi, Lacarra, Ubaldo Paganò.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame, contiene misure in materia di amministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

praticamente nulla viene però previsto per le bonifiche e la tutela della salute pubblica, così come nessuna misura volta a garantire l'efficacia dei controlli sugli impianti e aumentare la sicurezza del lavoro e la salute dei lavoratori, i più esposti alle sostanze contaminanti;

destinare denaro pubblico a imprese in perdita costituisce aiuto di stato e rischia di esporre l'Italia a una procedura di infrazione comunitaria, fermo restando che i debiti Ilva vanno pagati e che vanno adottate misure a sostegno del reddito e del futuro lavorativo dei lavoratori e delle piccole e medie imprese;

continua a prevalere l'assoluta incertezza sul futuro dell'ex Ilva, anche alla luce della situazione debitoria di Acciaierie d'Italia nei confronti delle aziende dell'indotto e dei fornitori;

a ciò si aggiunge la totale assenza di investimenti finalizzati alla tutela dell'ambiente della città di Taranto e della salute dei suoi cittadini, proprio in considerazione dei livelli di inquinamento oramai fuori controllo;

la riduzione della capacità produttiva dell'Ilva di Taranto e l'esposizione debitoria verso i creditori diventano davvero insostenibili se si guardano i parametri sanitari e le matrici ambientali, così come gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori;

gli impianti continuano a essere il teatro di incidenti gravi che mettono a rischio la vita dei lavoratori;

le misure finora messe in campo mostrano la sostanziale inadeguatezza nell'affrontare e dare soluzione alla gravissima situazione e all'emergenza sanitaria e ambientale strettamente collegate al polo siderurgico di Taranto;

ricordiamo che con il decreto-legge n. 2 del 2023, è stato reintrodotta lo scudo penale per gli amministratori e sono stati ridotti i poteri di intervento del sindaco che è responsabile della salute pubblica, creando normativa speciale e a rischio di incostituzionalità;

l'Arpa Puglia ha lanciato l'allarme sul costante aumento negli ultimi anni del benzene nell'aria. Una crescita allarmante se si pensa che nel 2019 i picchi di benzene emessi dall'ex Ilva erano stati 2, mentre nel 2023 i picchi di benzene registrati sono stati ben 155,

impegna il Governo:

a destinare specifiche e congrue risorse per la riqualificazione degli operai per attività a favore degli Enti Locali e/o di bonifica e riqualificazione ambientale;

a creare una struttura tecnica di costante supporto al Commissario alle bonifiche;

a prevedere la chiusura delle fonti inquinanti per rispettare gli impegni sul clima e per ridurre la contaminazione delle matrici ambientali e a tutela della salute;

a prevedere una Relazione al Parlamento almeno biennale dai principali organi istituzionali quali ISPRA, ARPA Puglia, ASL Taranto, ISPEL, INAIL, e dal Commissario alle bonifiche, sullo stato di salute della popolazione, sulla contaminazione ambientale, la sicurezza dei lavoratori negli impianti ex Ilva di Taranto e sullo stato di avanzamento delle bonifiche;

a istituire, di concerto con gli enti territoriali, un Osservatorio sulla riconversione ecologica composto dalle associazioni ambientaliste, gli ordini professionali, rappresentanze studentesche, Reti/partenariati, Confcommercio, Confartigianato e Confagricoltura per monitorare il *Just Transition Fund*, il PNRR e gli altri fondi europei;

a prevedere che il pieno industriale sia subordinato agli esiti della valutazione del danno sanitario.

9/1759/11. Bonelli, Zaratti, Evi, Zanella, Dori, Borrelli.

La Camera,

premesso che:

nonostante gli innumerevoli decreti-legge adottati negli ultimi anni riguardanti

gli stabilimenti siderurgici di Taranto, non si è ancora individuata una seppur minima soluzione in grado di garantire le esigenze di tutela della salute e dell'ambiente con la continuità dei livelli occupazionali e della produzione;

ricordiamo che l'area di Taranto, già nel novembre 1990, veniva dichiarata area «ad elevato rischio di crisi ambientale». Successivamente è stata inserita tra i siti di bonifica di interesse nazionale (Sin) dalla legge n. 426 del 1998;

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto, riguarda certamente la produzione di acciaio, così come la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori;

i livelli di benzene crescono in modo allarmante, come segnalato dall'Arpa Puglia nel corso degli ultimi anni. La concentrazione misurata dalla centralina interna allo stabilimento, presso le *cokerie*, passa da 18,4 microgrammi del 2019 ai 32,9 del 2022, quasi un raddoppio. La massima ricaduta, con venti da nord ovest, è proprio sul quartiere Tamburi dove le concentrazioni di pm10 e pm2,5 nel 2023 peraltro non diminuiscono, nonostante la riduzione della produzione,

impegna il Governo

a mettere in atto tutte le iniziative di competenza, di concerto con gli enti territoriali, al fine di garantire maggiori e adeguate risorse in grado di assicurare l'attività di controllo e monitoraggio ambientale a tutela della salute pubblica attualmente svolta dall'Arpa Puglia, anche implementando le attuali stazioni fisse e mobili di monitoraggio della qualità dell'aria, per la rilevazione in continuo degli inquinanti.

9/1759/**12.** Evi, Grimaldi, Zanella, Bonelli, Mari, Dori, Borrelli.

La Camera,

premesso che:

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto,

riguarda certamente la produzione di acciaio, così come la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori;

nonostante gli innumerevoli decreti-legge adottati negli ultimi anni riguardanti gli stabilimenti siderurgici di Taranto, non si è ancora individuata una seppur minima soluzione in grado di garantire le esigenze di tutela della salute e dell'ambiente con la continuità dei livelli occupazionali e della produzione;

i livelli di benzene crescono in modo allarmante, come segnalato dall'Arpa Puglia nel corso degli ultimi anni. La concentrazione misurata dalla centralina interna allo stabilimento, presso le *cokerie*, passa da 18,4 microgrammi del 2019 ai 32,9 del 2022, quasi un raddoppio. La massima ricaduta, con venti da nord ovest, è proprio sul quartiere Tamburi dove le concentrazioni di pm10 e pm2,5 nel 2023 peraltro non diminuiscono, nonostante la riduzione della produzione;

ricordiamo che già nel novembre 1990, l'area di Taranto veniva dichiarata area «ad elevato rischio di crisi ambientale». Successivamente è stata inserita tra i siti di bonifica di interesse nazionale (Sin) dalla legge n. 426 del 1998,

impegna il Governo

al fine di rafforzare le misure a tutela della salute dei cittadini dell'area di Taranto, ad adottare tutte le iniziative di competenza per far sì che si possa procedere, anche in deroga ai vigenti limiti finanziari e assunzionali, ad assunzioni o stabilizzazioni di personale all'Arpa Puglia e per il potenziamento dell'azienda sanitaria locale di Taranto, indispensabili per garantire il pieno svolgimento delle attività istituzionali a tutela della salute pubblica e dell'ambiente.

9/1759/**13.** Zanella, Bonelli, Fratoianni, Evi, Borrelli, Dori.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento di urgenza in esame, contiene misure in materia di am-

ministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

le misure finora messe in campo dal Governo mostrano l'inadeguatezza nell'affrontare e dare soluzione alla gravissima situazione e l'emergenza sanitaria e ambientale strettamente collegate al polo siderurgico di Taranto;

gli ultimi dati epidemiologici dello Studio Sentieri, pubblicati dall'istituto superiore di sanità, confermano che non vi è stato alcun miglioramento della salute e che è continuato, anche dopo il 2013, l'eccesso di mortalità e di ospedalizzazioni a Taranto, colpendo in modo intollerabile anche i bambini;

come segnalato anche dall'Arpa Puglia, i livelli di benzene crescono in modo allarmante,

impegna il Governo

in conseguenza delle interazioni nell'area di Taranto tra inquinamento ambientale ed effetti sulla salute dei suoi cittadini, ad adottare le iniziative di competenza ai fini dell'implementazione del piano di sorveglianza della salute della popolazione residente nei comuni di Taranto e di Statte, previsto dall'articolo 2, comma 4-*quinquies*, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136.

9/1759/**14**. Dori, Zanella, Bonelli, Fratoianni, Borrelli, Evi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento di urgenza in esame, contiene misure in materia di amministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

la Commissione europea ha più volte chiesto all'Italia di dare soluzione alla grave situazione di inquinamento dell'aria, del suolo, delle acque di superficie e delle falde acquifere, che interessa il sito dell'ex Ilva,

la città di Taranto e tutto il territorio limitrofo allo stabilimento siderurgico;

gli ultimi dati epidemiologici dello Studio Sentieri, pubblicati dall'istituto superiore di sanità, confermano che non vi è stato alcun miglioramento della salute e che è continuato, anche dopo il 2013, l'eccesso di mortalità e di ospedalizzazioni a Taranto, anche infantile;

è indifferibile che si proceda alla Valutazione dell'Impatto Sanitario (VIS) delle emissioni dell'ex Ilva connesse alla attuale produzione, pari a circa 3 milioni di tonnellate annue, oltre che a quelle che si verificherebbero se si raggiungesse la quantità massima autorizzata, pari a 6 milioni di tonnellate;

la Valutazione dell'Impatto Sanitario (VIS) è già prevista dalla nostra legislazione per una serie di impianti. L'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, già prevede la VIS per le centrali termiche, i grandi impianti di combustione, gli impianti di raffinazione, gasificazione, liquefazione, ma non per gli impianti siderurgici né per gli impianti industriali dichiarati di interesse strategico nazionale;

il Consiglio di Stato, Sezione IV, con sentenza n. 983 dell'11 febbraio 2019, ha ritenuto comunque necessaria tale valutazione quando le concrete evidenze dimostrino la sussistenza di un serio pericolo per la salute pubblica,

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative volte ad integrare l'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al fine di ricomprendere anche gli impianti siderurgici e industriali dichiarati di interesse strategico nazionale di cui in premessa, tra quegli impianti che devono essere obbligatoriamente sottoposti a valutazione di impatto sanitario in conformità alle linee guida adottate con decreto del Ministro della salute.

9/1759/**15**. Zaratti, Bonelli, Evi, Grimaldi, Zanella, Borrelli, Dori.

La Camera,

premesso che:

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto, riguarda certamente la produzione di acciaio, così come la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori;

gli incidenti dei mesi passati negli stabilimenti siderurgici, mostrano una riduzione preoccupante della prevenzione e della sicurezza sui luoghi di lavoro, e questo anche in conseguenza delle ridotte manutenzioni;

poco o nulla viene infatti previsto per garantire i controlli agli impianti e aumentare la sicurezza del lavoro, così come per le bonifiche e le tutele della salute pubblica;

è necessario ricordare come il lavoro nel settore siderurgico non risulta qualificato come « usurante », ma nei fatti lo è a causa delle condizioni di lavoro in un ambiente altamente inquinato e in impianti con alte temperature e faticosi turni di lavoro notturni,

impegna il Governo

a riconoscere come lavoro usurante quello della siderurgia e delle fonderie.

9/1759/**16**. Mari, Grimaldi, Zanella, Evi.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame, prevede misure in materia di amministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto, riguarda la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, così come gli aspetti produttivi in costante calo, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori;

la Commissione europea ha più volte chiesto all'Italia di dare soluzione alla grave situazione di inquinamento dell'aria, del suolo, delle acque di superficie e delle falde acquifere, che interessa il sito dell'ex Ilva, la città di Taranto e tutto il territorio limitrofo allo stabilimento siderurgico;

è evidente come in questi lunghi anni, non si sia riusciti a tutelare la salute, né l'ambiente, né il lavoro,

impegna il Governo

a supportare le ditte dell'indotto che vantano crediti da Acciaierie d'Italia anche in considerazione dell'avvio di un percorso di diversificazione produttiva.

9/1759/**17**. Piccolotti, Mari, Zanella, Evi.

La Camera,

premesso che:

nonostante gli innumerevoli decreti-legge adottati negli ultimi anni riguardanti gli stabilimenti siderurgici dell'ex Ilva di Taranto, non si è ancora individuata una seppur minima soluzione in grado di garantire le primarie esigenze di tutela della salute e dell'ambiente, congiuntamente alla continuità dei livelli occupazionali e della produzione;

l'area di Taranto, già nel novembre 1990, veniva dichiarata area « ad elevato rischio di crisi ambientale » e successivamente è stata inserita tra i siti di bonifica di interesse nazionale (Sin) dalla legge n. 426 del 1998;

l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto, riguarda certamente la produzione di acciaio, così come drammatica è la situazione dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, con livelli di benzene che crescono in modo allarmante, come segnalato dall'Arpa Puglia nel corso degli ultimi anni;

i valori di benzene registrati dalla centralina di via Orsini, nel quartiere Tamburi, risultano più che raddoppiati dal 2019 dove erano pari a 1,3 microgrammi – con

valori che hanno raggiunto i 3,3 microgrammi nel 2022 e la media di 4,2 nei primi sette mesi del 2023, valore ormai prossimo al raggiungimento dei limiti di legge, pari a 5 microgrammi per metro cubo;

la massima ricaduta d'inquinanti, con venti da nord ovest, è proprio sul quartiere Tamburi dove la concentrazione di PM10 e PM2,5, nel 2023 non diminuiscono, nonostante la riduzione della produzione;

la continuità aziendale, finalità del decreto in esame espressamente richiamata dall'articolo 2 dello stesso, ed indicata nel testo come indispensabile a preservare la funzionalità produttiva degli impianti ed assicurare la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza dei luoghi di lavoro, da sola non assicura la salvaguardia né dell'ambiente, né della salute, peraltro neppure menzionata nel decreto,

impegna il Governo

ad adottare gli opportuni provvedimenti affinché la concentrazione di benzene al di fuori del perimetro dello stabilimento non superi i valori soglia sul breve periodo (media oraria) di 27 microgrammi al metro cubo come raccomandato in via cautelativa dall'Agenzia regionale protezione ambientale della Puglia, disponendo l'interruzione del prestito per gli anni successivi in caso si verificano tre superamenti nello stesso anno.

9/1759/**18**. Grimaldi, Zanella, Evi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento di urgenza in esame, contiene misure per misure in materia di amministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

nell'ambito delle imprese dell'indotto dell'ex Ilva, si segnala la Sanac un'azienda controllata dal Ministero dello sviluppo economico in amministrazione straordinaria dal gennaio 2015, con 4 stabili-

menti in Liguria, Piemonte, Sardegna e Toscana; fornisce materiali refrattari fondamentali per i processi di produzione di acciai, lavorando per quasi il 60 per cento del suo fatturato per lo stabilimento siderurgico tarantino;

nonostante la condizione di amministrazione straordinaria, Sanac ha conseguito risultati eccellenti dal punto di vista economico e produttivo, chiudendo il bilancio 2021 con 4 milioni di utili, +20 per cento di produzione con +30 per cento di fatturato e con la stabilizzazione di 12 lavoratori;

il perdurare della sospensione degli ordini da parte del principale committente Acciaierie d'Italia, tuttavia, con il conseguente massiccio ricorso alla cassa integrazione in tutti gli stabilimenti Sanac, nonché l'assenza di prospettive legate alla vendita degli stabilimenti, con il bando per la gara competitiva fermo in attesa di pubblicazione al Ministero delle imprese e del *made in Italy*, stanno accelerando il depauperamento delle capacità produttive e del capitale umano dell'azienda;

Acciaierie d'Italia, che attualmente gestisce gli impianti siderurgici ex Ilva, ha deciso in maniera unilaterale di non rifornirsi di materiale refrattario dalla Sanac da ormai quasi due anni e da allora non ci sono più certezze rispetto alle prospettive produttive del gruppo, mentre si acuiscono le preoccupazioni circa le ripercussioni occupazionali le cui conseguenze potrebbero avere effetti su diversi territori nazionali, specificamente nelle province dove insistono gli stabilimenti (Vercelli, Savona, Massa Carrara e Cagliari);

questo atteggiamento è, a parere dei firmatari del presente atto, intollerabile e penalizza Sanac, che da 60 anni lavora per le acciaierie italiane, ha delle professionalità di altissimo profilo e potrebbe emergere nel mercato globale dei refrattari e non solo a livello nazionale;

Sanac è vittima di un cortocircuito per cui un'azienda partecipata da Invitalia sta condannando e penalizzando un'altra azienda in amministrazione straordinaria

gestita da commissari nominati dal Governo;

in data 26 ottobre 2023 l'assessore dell'industria della regione Sardegna Anita Pili, insieme all'assessore allo sviluppo economico della regione Liguria Andrea Benveduti, l'assessore all'istruzione e formazione del Piemonte Elena Chiorino, e Valerio Fabiani, consigliere per il lavoro e le crisi aziendali del presidente della regione Toscana Eugenio Giani, si sono uniti alla richiesta delle organizzazioni sindacali e hanno chiesto ancora una volta al Ministro Adolfo Urso e alla sottosegretaria Fausta Bergamotto la riconvocazione urgente del tavolo ministeriale per affrontare i nodi del bando di vendita e degli ordinativi,

impegna il Governo:

alla riconvocazione urgente del tavolo ministeriale per affrontare i suddetti nodi del bando di vendita e degli ordinativi;

a mettere in atto tutte le iniziative di competenza al fine di salvaguardare i livelli occupazionali cercando di riportare gli ordini di materiale refrattario da Acciaierie D'Italia verso Sanac.

9/1759/**19**. Ghirra, Grimaldi, Evi, Fornaro.

La Camera,

premesso che:

l'area di Taranto è stata dichiarata «ad elevato rischio di crisi ambientale» con la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata il 30 novembre 1990. Successivamente è stata inserita tra i siti di bonifica di interesse nazionale (Sin) dalla legge n. 426 del 1998;

la Commissione europea ha più volte chiesto all'Italia di dare soluzione alla grave situazione di inquinamento dell'aria, del suolo, delle acque di superficie e delle falde acquifere, che interessa il sito dell'ex Ilva, la città di Taranto e tutto il territorio limitrofo allo stabilimento siderurgico;

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto,

riguarda certamente la produzione di acciaio, così come la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori;

gli incidenti dei mesi passati negli stabilimenti siderurgici, mostrano una riduzione preoccupante della prevenzione e della sicurezza sui luoghi di lavoro, e questo anche in conseguenza delle ridotte manutenzioni;

nel disegno di legge in esame, praticamente nulla viene previsto per garantire le bonifiche e le tutele della salute pubblica,

impegna il Governo

a garantire le risorse necessarie alla piena attuazione dei progetti relativi all'area di Taranto in materia di bonifica e risanamento ambientale.

9/1759/**20**. Borrelli, Zanella, Evi, Bonelli, Fratoianni, Dori.

La Camera

impegna il Governo

a garantire, compatibilmente con le risorse disponibili, la piena attuazione dei progetti relativi all'area di Taranto in materia di bonifica e risanamento ambientale.

9/1759/**20**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Borrelli, Zanella, Evi, Bonelli, Fratoianni, Dori.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento di urgenza in esame, contiene misure in materia di amministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

le misure finora messe in atto, dimostrano l'inadeguatezza nell'affrontare e dare soluzione alla gravissima situazione e l'emergenza sanitaria e ambientale stretta-

mente collegate al polo siderurgico di Taranto;

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto, riguarda la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, così come gli aspetti produttivi in costante calo, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori,

impegna il Governo

a mettere in atto tutte le iniziative, anche legislative, volte a garantire il pieno rispetto della normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro.

9/1759/**21**. Fratoianni, Zanella, Evi, Bonelli, Grimaldi, Dori, Borrelli, Mari.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento di urgenza in esame, contiene misure in materia di amministrazione straordinaria nonché a sostegno all'indotto dello stabilimento siderurgico di Taranto;

le misure finora messe in atto, dimostrano l'inadeguatezza nell'affrontare e dare soluzione alla gravissima situazione e l'emergenza sanitaria e ambientale strettamente collegate al polo siderurgico di Taranto;

la situazione grave e l'estrema criticità nella quale versa l'ex Ilva di Taranto, riguarda la situazione drammatica dei parametri sanitari e delle matrici ambientali, così come gli aspetti produttivi in costante calo, e gli stessi livelli di sicurezza dei lavoratori,

impegna il Governo

a mettere in atto tutte le iniziative volte a garantire il pieno rispetto della normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro.

9/1759/**21**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Fratoianni, Zanella, Evi, Bonelli, Grimaldi, Dori, Borrelli, Mari.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini;

Sanac s.p.a. è una società attiva nel settore della estrazione, produzione e commercializzazione di materie prime e materiali refrattari ed è indirettamente controllata da Ilva s.p.a., società in amministrazione straordinaria; l'azienda, operante con quattro stabilimenti in Sardegna, Toscana, Piemonte e Liguria, riforniva di materiali refrattari gli impianti dell'ex Ilva ed è partecipata dallo Stato tramite Invitalia;

acciaierie d'Italia, partecipata dallo Stato attraverso Invitalia, però da tempo si rifornisce all'estero e i lavoratori della Sanac, pur in grado di produrre quanto necessario, sono costretti alla cassa integrazione (nel solo stabilimento di Vado si tratta di 80 lavoratori);

diverse sigle sindacali richiedono a gran voce che il Governo si attivi per vin-

colare Acciaierie d'Italia alla ripresa degli ordini nei confronti di Sanac,

impegna il Governo

ad intervenire per assicurare che Acciaierie d'Italia riprenda gli ordini nei confronti di Sanac, ponendo fine alla situazione di cassa integrazione in cui versano centinaia di lavoratori.

9/1759/**22**. Simiani, Fossi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

ad avviare la piena decarbonizzazione degli impianti e sostenere la produzione degli stabilimenti siderurgici presenti sul terri-

torio italiano assicurando altresì il pieno sostegno alle imprese dell'indotto di Acciaierie d'Italia attraverso la destinazione di una quota del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese per garantire l'accesso al credito delle imprese fornitrici di beni e servizi che risultino creditrici di Acciaierie d'Italia Spa a seguito del mancato pagamento delle fatture e delle imprese mono-committenti o con fatturato prevalente con Acciaierie d'Italia Spa che abbiano perso commesse.

9/1759/**23**. Di Sanzo, Stefanazzi, Fornaro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di avviare il processo di decarbonizzazione degli impianti e

ad assicurare il pieno sostegno alle imprese dell'indotto di Acciaierie d'Italia attraverso il Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese.

9/1759/**23**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Di Sanzo, Stefanazzi, Fornaro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

ad intervenire con urgenza per assicurare le risorse necessarie all'erogazione di misure di sostegno al reddito dei lavoratori delle aziende artigiane dell'indotto Acciaierie d'Italia, operanti sia con contratto diretto sia in sub-appalto.

9/1759/**24**. Scotto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

a subordinare l'erogazione dei finanziamenti di cui all'articolo 2 del presente decreto in favore delle aziende dell'indotto che provvedono, con contratti di appalto recanti decorrenza minima di dodici mesi dalla vigenza del presente decreto, alla manutenzione di ogni natura degli impianti dell'intero stabilimento, alle pulizie civili ed industriali, ovvero all'espletamento di tutti quei servizi che concorrono a garantire la continuità aziendale, a preservare la funzionalità produttiva degli impianti siderurgici della società Ilva S.p.A. e assicurare la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza nei luoghi di lavoro.

9/1759/**25**. Guerra.

La Camera,

premessso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

ad assicurare la copertura, per l'anno 2024, degli oneri previdenziali e fiscali delle piccole e medie imprese di autotrasporto, ivi comprese quelle che operano in regime di sub-vezione, che operano con contratto diretto con le imprese che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231.

9/1759/**26**. Toni Ricciardi.

La Camera,

premessso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

a provvedere all'accelerazione della transizione ecologica degli impianti ed alla relativa decarbonizzazione, al rilancio dei livelli occupazionali e alla riqualificazione del personale, ivi compreso quello in cassa integrazione, alla sicurezza nei luoghi di lavoro, alla tutela della salute e al risanamento ambientale.

9/1759/**27**. Bonafè.

La Camera,

premessso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni,

del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di provvedere all'accelerazione della transizione ecologica degli impianti ed alla relativa decarbonizzazione, al rilancio dei livelli occupazionali e alla riqualificazione del personale, ivi compreso quello in cassa integrazione, alla sicurezza nei luoghi di lavoro, alla tutela della salute e al risanamento ambientale.

9/1759/**27**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Bonafè.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4,

recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

ad attivarsi al fine di sottoscrivere un accordo di programma finalizzato all'adozione di interventi che garantiscano l'accelerazione della transizione ecologica degli impianti e la relativa decarbonizzazione, il rilancio dei livelli occupazionali, la riqualificazione del personale, ivi compreso quello in cassa integrazione, la sicurezza nei luoghi di lavoro, la tutela della salute e il risanamento ambientale, eliminando le sorgenti di inquinamento ed effettuando tutte le bonifiche necessarie in tutte le aree interessate dagli impianti siderurgici della Società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria.

9/1759/**28**. Roggiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni,

del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di provvedere all'accelerazione della transizione ecologica degli impianti ed alla relativa decarbonizzazione, al rilancio dei livelli occupazionali e alla riqualificazione del personale, ivi compreso quello in cassa integrazione, alla sicurezza nei luoghi di lavoro, alla tutela della salute e al risanamento ambientale.

9/1759/**28**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Roggiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento ha ad oggetto la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4,

recante disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico. Il disegno di legge in esame interviene sulle vicende che hanno interessato gli stabilimenti dell'ex Ilva, per i quali è intervenuto dapprima il decreto-legge n. 4 del 2024, cui è seguito il decreto-legge n. 9 del 2024. Si segnala che il secondo decreto-legge in materia di tutela delle imprese e dell'indotto ha raccolto le esigenze emerse durante le oltre trenta audizioni svolte in Commissione Industria al Senato proprio sul decreto-legge n. 4. Per dare continuità a due provvedimenti di urgenza, il Governo, con l'emendamento 2.0.1000, ha trasfuso i contenuti del decreto-legge n. 9 nel provvedimento in esame;

questo decreto-legge è il tredicesimo da undici anni a questa parte, a testimonianza dell'importanza strategica dello stabilimento di Taranto ed avrebbe, nelle intenzioni del Governo, l'obiettivo di determinare la continuità produttiva dello stabilimento di Taranto, tutelando, quindi, non soltanto la produzione, ma anche i lavoratori, l'indotto, l'ambiente e la salute dei cittadini,

impegna il Governo

ad intervenire con urgenza per assicurare le risorse necessarie all'erogazione e all'incremento dell'integrazione salariale di cui all'articolo 1, comma 173, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, ed ad applicare il medesimo incremento ai trattamenti di integrazione salariale eventualmente corrisposti in favore dei dipendenti di imprese che gestiscono almeno uno stabilimento industriale di interesse strategico nazionale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, e che sono ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria in data successiva alla data del 3 febbraio 2024.

9/1759/**29**. Casu.

La Camera,

premesso che:

il presente provvedimento reca disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico;

sempre nell'ambito di operazioni societarie che interessano imprese aventi un ruolo strategico nell'economia del nostro Paese, risulterebbe in fase conclusiva l'*iter* di acquisizione di Prelios s.p.a., società di gestione e servizi immobiliari, da parte di Ion Investment Group, operante nel settore finanziario, per un valore complessivo dell'operazione pari a 1,3 miliardi di euro;

negli anni più recenti, il gruppo Ion, nato nel 1999, ha effettuato anche ulteriori operazioni societarie sul mercato italiano, acquisendo nel 2021 Cedacri s.p.a., principale società italiana nei servizi di *outsourcing* per il settore bancario, e Cerved Group s.p.a., azienda che eroga servizi di *credit information* e *credit management*;

inoltre, nell'ambito del riassetto azionario della Cassa di risparmio di Volterra, sempre Ion Investment Group ha acquistato il 32 per cento del capitale sociale del citato istituto di credito toscano, che ha così aumentato il proprio patrimonio societario da 72,3 a 101,4 milioni di euro;

considerato che:

l'acquisto e l'integrazione di Prelios s.p.a. dovrebbero essere analoghi alle precedenti operazioni sopracitate, già concluse dal gruppo Ion in Italia, assicurando la continuità del *management* aziendale e degli investimenti sul mercato,

impegna il Governo

a proseguire nell'azione di tutela delle aziende di interesse strategico, ponendo particolare attenzione anche all'operazione di acquisizione di Prelios s.p.a. da parte di Ion Investment Group.

9/1759/**30**. Cavandoli, Centemero.

La Camera,

premesso che:

il presente provvedimento reca disposizioni urgenti in materia di amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico;

sempre nell'ambito di operazioni societarie che interessano imprese aventi un ruolo strategico nell'economia del nostro Paese, risulterebbe in fase conclusiva l'*iter* di acquisizione di Prelios s.p.a., società di gestione e servizi immobiliari, da parte di Ion Investment Group, operante nel settore finanziario, per un valore complessivo dell'operazione pari a 1,3 miliardi di euro;

negli anni più recenti, il gruppo Ion, nato nel 1999, ha effettuato anche ulteriori operazioni societarie sul mercato italiano, acquisendo nel 2021 Cedacri s.p.a., principale società italiana nei servizi di *outsourcing* per il settore bancario, e Cerved Group s.p.a., azienda che eroga servizi di *credit information* e *credit management*;

inoltre, nell'ambito del riassetto azionario della Cassa di risparmio di Volterra, sempre Ion Investment Group ha acquistato il 32 per cento del capitale sociale del citato istituto di credito toscano, che ha così aumentato il proprio patrimonio societario da 72,3 a 101,4 milioni di euro;

considerato che:

l'acquisto e l'integrazione di Prelios s.p.a. dovrebbero essere analoghi alle precedenti operazioni sopracitate, già concluse dal gruppo Ion in Italia, assicurando la continuità del *management* aziendale e degli investimenti sul mercato,

impegna il Governo

a proseguire nell'azione di tutela delle aziende di interesse strategico, anche con riferimento a Prelios s.p.a.

9/1759/**30**. (Testo modificato nel corso della seduta) Cavandoli, Centemero.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Iniziative per una riforma complessiva del comparto della mobilità non di linea, al fine di promuovere concorrenza e innovazione – 3-01058

PASTORELLA, ROSATO, BENZONI, BONETTI, D'ALESSIO, GRIPPO e SOTTANELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, già nell'agosto 2023, aveva avviato un'indagine sui servizi taxi di Milano, Napoli e Roma a causa dei gravi disservizi segnalati dagli utenti. Sono emerse criticità, quali carenza di licenze, inerzia dei comuni nel richiedere informazioni alle cooperative e rigidità nei turni;

successivamente, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha esteso l'indagine ad altre città, come Bologna, Firenze, Genova, Palermo e Torino, dove sono emerse problematiche come la mancanza di controlli a Palermo e il monitoraggio della qualità del servizio a Firenze;

per migliorare il servizio taxi, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha suggerito diverse misure correttive: aumentare il numero di licenze oltre il limite del 20 per cento fissato precedentemente, monitorare la qualità del servizio in modo stabile e rendere pubblici i risultati, regolamentare le doppie guide e implementare il taxi *sharing*. Inoltre, viene consigliato di migliorare l'efficienza dei turni e garantire un adeguato numero di licenze per i taxi attrezzati per trasportare persone con *handicap* grave;

la Corte costituzionale, con ordinanza n. 35 del 2024, ha evidenziato seri dubbi di

legittimità costituzionale sull'articolo 10-bis, comma 6, del decreto-legge n. 135 del 2018, che blocca nuove autorizzazioni per il servizio Ncc fino alla piena operatività di un registro informatico nazionale. Tale disposizione è stata considerata ingiustificata e protezionistica, violando la libertà economica in un mercato efficiente;

inoltre, con sentenza n. 36 del 2024, ha respinto le contestazioni di legittimità costituzionale riguardanti l'articolo 2, comma 4, della legge regionale calabrese n. 37 del 2023. Tale legge, secondo il Governo, avrebbe concesso agli Ncc la stessa facoltà di fornire servizi innovativi riservati ai taxi, ma la Corte costituzionale ha ritenuto che tale estensione non contrasti con la disciplina statale. Le innovazioni nel settore dei trasporti sono considerate essenziali per l'efficienza del mercato e il benessere dei consumatori;

quindi, limitazioni e divieti devono essere proporzionati agli interessi pubblici tutelati. Un divieto assoluto di innovazione è da considerarsi protezionistico e dannoso per l'economia e gli utenti;

dopo la sentenza della Corte di giustizia europea (giugno 2023) e questa ennesima pronuncia della Corte costituzionale, il tavolo di lavoro costituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con i rappresentanti dei tassisti e dei servizi Ncc sembra essere superato già dai fatti, tenuto conto peraltro che la maggior parte delle sigle rappresentative di quest'ultima categoria ha disertato la convocazione —:

se intenda porre fine al progetto di attuare i decreti riferiti ad una norma su

cui sono stati sollevati seri dubbi di legittimità costituzionale, adottando iniziative per porre in essere un riordino e una riforma complessiva del comparto della mobilità non di linea, in modo tale da permettere un mercato veramente concorrenziale, privo di misure protezionistiche e all'avanguardia dal punto di vista tecnologico e dell'innovazione. (3-01058)

Chiarimenti e iniziative in ordine alle obbligazioni contrattuali poste a carico della società Stretto di Messina s.p.a. nel caso di aumento dei costi e di ritardi nell'esecuzione del Ponte sullo Stretto – 3-01059

BONELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con decreto-legge 31 marzo 2023 n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, si dispone che il progetto definitivo del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria (Ponte di Messina), approvato dal consiglio di amministrazione della società concessionaria *Stretto di Messina s.p.a.* (SdM) il 29 luglio 2011, sia integrato da una relazione del progettista, attestante la rispondenza al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, da trasmettere per l'approvazione al consiglio di amministrazione della stessa che, previo parere del comitato scientifico di cui all'articolo 4, comma 6, della legge n. 1158 del 1971, si esprime entro i successivi trenta giorni;

da quanto si apprende da organi di stampa la relazione è stata recentemente approvata dal consiglio di amministrazione, cui faranno seguito gli ulteriori adempimenti procedurali stabiliti dallo stesso decreto-legge;

risulta all'interrogante che la *Stretto di Messina s.p.a.* sin dal 13 giugno 2023 avrebbe richiesto al progettista di procedere con lo studio e la redazione della relazione di aggiornamento del progetto definitivo e con l'ulteriore documentazione

prevista dall'articolo 4, comma 4, del medesimo decreto-legge, ben prima che venisse redatto il 29 settembre 2023 l'atto negoziale non oneroso tra le parti;

come posto in evidenza anche dall'Anac il decreto-legge, ed ora a maggior ragione il comportamento della *Stretto di Messina s.p.a.*, ha determinato una posizione di diritto del contraente generale, anche indipendentemente dalla sottoscrizione dei richiamati atti negoziali non onerosi, con ulteriore vantaggio contrattuale della parte privata nella definizione del contenzioso ancora in essere, per il quale si chiede di conoscere se è stata raggiunta una transazione e gli eventuali esiti;

lo stesso progettista nella relazione di aggiornamento potrebbe indicare ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo, con particolari ulteriori attività tecnico-progettuali particolarmente rilevanti, che potrebbero determinare maggiori costi dell'opera, malgrado la cifra massima di spesa individuata nella legge di bilancio per il 2024;

l'amministratore delegato della *Stretto di Messina s.p.a.* ha recentemente dichiarato che sarebbe opportuno prevedere un «biglietto» a carico della parte pubblica, nel caso della mancata realizzazione dell'opera —:

se nell'ambito delle funzioni di indirizzo, controllo, vigilanza tecnica e operativa sulla *Stretto di Messina s.p.a.* in ordine alle attività oggetto di concessione, previste dall'articolo 1, comma 1, lettera a), del decreto-legge, il Ministro interrogato sia nelle condizioni di rendere note quali siano le obbligazioni contrattuali poste a carico del contraente generale e se non ritenga necessario fornire precisi indirizzi per la previsione di penali a carico dello stesso in caso di aumenti dei costi e ritardi nell'esecuzione dell'opera. (3-01059)

Iniziative di competenza a sostegno dei piccoli comuni per gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade – 3-01060

BOF, MOLINARI, ANDREUZZA, ANGELUCCI, BAGNAI, BARABOTTI, BELLOMO,

BENVENUTO, DAVIDE BERGAMINI, BILLI, BISA, BORDONALI, BOSSI, BRUZZONE, CANDIANI, CAPARVI, CARLONI, CARRÀ, CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, COIN, COMAROLI, CRIPPA, DARA, DI MATTINA, FORMENTINI, FRASSINI, FURGIUELE, GIACCONE, GIAGONI, GIGLIO VIGNA, GUSMEROLI, IEZZI, LATINI, LAZZARINI, LOIZZO, MACCANTI, MARCHETTI, MATONE, MIELE, MINARDO, MONTEMAGNI, MORRONE, NISINI, OTTAVIANI, PANIZZUT, PIERRO, PIZZIMENTI, PRETTO, RAVETTO, SASSO, STEFANI, SUDANO, TOCCALINI, ZIELLO, ZINZI e ZOFFILI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il rilancio degli interventi infrastrutturali rappresenta il fattore decisivo per una rapida uscita dalla crisi economica: la realizzazione, manutenzione e messa in sicurezza di opere pubbliche e gli interventi di rigenerazione urbana possono assicurare un contributo rilevantissimo per le prospettive occupazionali e lo sviluppo dei territori;

un patrimonio infrastrutturale moderno e connesso, infatti, è fondamentale per una mobilità di merci e persone, efficace ed efficiente, che possa sostenere la crescita sostenibile a lungo termine delle città e dell'intero Paese;

i comuni italiani, in particolare quelli piccoli, si trovano a fronteggiare molte difficoltà sia contingenti, come le emergenze che si sono succedute negli ultimi anni, tra cui l'aumento esponenziale e improvviso dei prezzi delle materie prime, sia strutturali, come la cronica carenza di personale e di competenze adeguate, frutto della politica di tagli alle risorse e di blocchi delle assunzioni che è stata perseguita nel corso dell'ultimo decennio;

molti amministratori locali di piccoli comuni, inoltre, hanno più volte denunciato un grave problema di liquidità economica; atteso che per le opere finanziate con contributo statale i lavori sono pagati su fattura quietanzata e previa rendicontazione, essi non hanno risorse sufficienti

per anticipare i costi di opere e lavori senza rischiare pericolose esposizioni di cassa;

tali difficoltà economiche generano inevitabilmente una verticale caduta della godibilità dei servizi pubblici da parte dei cittadini, tra cui, in particolare, la possibilità di usufruire di una dotazione infrastrutturale costituita da opere pubbliche sicure ed efficienti —:

se e quali iniziative di competenza intenda adottare per sostenere i piccoli comuni negli interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle strade, a beneficio di tutti i cittadini. (3-01060)

Misure di sostegno agli inquilini in stato di bisogno e di morosità incolpevole — 3-01061

LUPI, CAVO, BICCHIELLI, BRAMBILLA, CESA, ALESSANDRO COLUCCI, PISANO, ROMANO, SEMENZATO e TIRELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la complessità della fase economica che affronta il Paese necessita di forme di sostegno per la morosità incolpevole, per i quali in passato sono stati istituiti e finanziati strumenti normativi dedicati;

dopo il blocco previsto durante la pandemia di COVID-19, il Ministero dell'interno ha comunicato che gli sfratti esecutivi realizzati nell'anno 2022 sono stati oltre 30 mila, con un aumento del 218 per cento rispetto al 2021;

anche le richieste di esecuzione e le sentenze di sfratto hanno registrato per l'anno 2022 dati in aumento rispetto al 2021, sempre secondo i numeri diffusi dal Ministero dell'interno;

Anci, Federcasa, numerose regioni e molti comuni segnalano già da un anno il persistere e l'acuirsi del problema degli sfratti e della morosità incolpevole, chiedendo interventi a sostegno delle difficoltà economiche temporanee degli inquilini;

il 19 dicembre 2023 si è tenuta la prima riunione del tavolo tecnico del Mi-

nistero delle infrastrutture e dei trasporti, presieduto dal Ministro interrogato, per avviare un « piano casa » a partire dall'anno 2025;

il « Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione », di cui alla legge 9 dicembre 1998, n. 431, e il « Fondo inquilini morosi incolpevoli », di cui al decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 ottobre 2013, n. 124, sono strumenti normativi introdotti per offrire un aiuto temporaneo a cittadini che affrontano situazioni di difficoltà economica tale da non poter versare le rate di locazione degli immobili;

la legge 30 dicembre 2021, n. 234, non ha rifinanziato il « Fondo inquilini morosi incolpevoli », e anche le due leggi di bilancio successive non hanno previsto nuovi fondi dedicati;

la legge 29 dicembre 2022, n. 197, e la legge 30 dicembre 2023, n. 213, non hanno rifinanziato il « Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione » —

quali iniziative di competenza intenda assumere per rispondere alle necessità di un sostegno reale al versamento delle quote di locazione per i cittadini che si trovano temporaneamente in stato di bisogno e di morosità incolpevole. (3-01061)

Iniziative di competenza per la tutela dei livelli occupazionali presso l'azienda ligure Technisub — 3-01062

PASTORINO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

Technisub è un'azienda ligure, fiore all'occhiello della subacquea, marchio storico e *leader* mondiale nello sviluppo e nella produzione di imballaggi innovativi in plastica, è stata fondata nel 1962 da Luigi Ferraro e dal 1982 è controllata dalla francese *Aqualung*;

i cancelli della fabbrica chiuderanno definitivamente entro marzo 2025. I quarantacinque lavoratori della azienda genovese lo hanno appreso martedì 5 marzo 2024 attraverso una videoconferenza con i vertici aziendali;

il gruppo, proprietà del fondo d'investimento statunitense *Barings*, intende cessare progressivamente le attività produttive condotte presso lo stabilimento ligure per trasferirle, unitamente ai mezzi di produzione e al *know-how*, nell'impianto produttivo di Blackburn, in Inghilterra, giustificando la scelta con la volontà di ridurre i costi fissi e ripristinare una crescita durevole;

secondo *Aqualung*, la sede di Genova opererebbe « da diversi anni a un livello di attività molto basso, rispetto alla sua capacità produttiva ideale ». Le misure introdotte per il rilancio non sarebbero bastate a ripristinarne la redditività. Sindacati e rappresentanti politici liguri dissentono con questa fotografia, affermando che l'azienda appare sana e agli stessi lavoratori è stato richiesto anche uno sforzo per ulteriori carichi di lavoro;

la chiusura infliggerebbe un durissimo colpo al capoluogo, l'ennesimo in termini di aziende che cessano la propria attività con gravi ricadute occupazionali, e determinerebbe un terremoto per la Val Bisagno, aggiungendosi agli altri siti produttivi che negli ultimi anni hanno serrato i cancelli, abbandonando quel territorio di Genova che da sempre è stato locomotiva cittadina per il reparto manifatturiero;

in ballo c'è il futuro di quarantacinque lavoratori, nonché delle loro famiglie. L'11 marzo 2024 i dipendenti dello stabilimento hanno dato vita a un presidio, davanti alla sede di Confindustria, per dire « no » alla chiusura dello storico stabilimento, proseguendo la manifestazione con un corteo diretto a Palazzo Tursi;

appare inaccettabile che *Technisub*, un gioiello che ha radici profonde nel territorio e rappresenta un'eccellenza del settore, dopo più di sessant'anni di attività venga portata via da Genova con un colpo

di mano che non tiene conto delle ripercussioni economiche e sociali —:

quali iniziative di competenza intenda porre in atto al fine di individuare una soluzione che salvaguardi l'occupazione dei quarantacinque dipendenti di *Technisub* che, se non vi sarà un intervento deciso e celere da parte delle istituzioni, entro un anno perderanno il lavoro, con un conseguente ulteriore indebolimento del tessuto economico ligure. (3-01062)

Tempi per l'adozione del decreto legislativo previsto dalla legge n. 32 del 2022 in materia di congedo di paternità obbligatorio — 3-01063

GRIBAUDO, FURFARO, QUARTAPELLE PROCOPIO, SCOTTO, GUERRA, FOSSI, LAUS, SARRACINO, UBALDO PAGANO, MARINO, SERRACCHIANI, MALAVASI, BOLDRINI, ROGGIANI, FORATTINI, BAKKALI, FERRARI, GHIO, CASU e FORNARO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo n. 105 del 2022, entrato in vigore il 13 agosto 2022, ha reso strutturale il congedo di paternità obbligatorio per i lavoratori dipendenti (nel pubblico e nel privato), della durata di 10 giorni, da utilizzare nei due mesi precedenti la data presunta del parto ed entro i cinque mesi successivi, retribuiti al 100 per cento a carico dell'Inps;

la legge 7 aprile 2022, n. 32 delega il Governo a prevedere un periodo di congedo obbligatorio per il padre lavoratore di durata significativamente superiore a quella prevista dalla legislazione vigente, favorendo inoltre l'estensione della misura anche ai lavoratori autonomi e professionisti;

ricerche ed esperienze sostengono che il congedo di paternità paritario a quello di maternità sia una delle misure più efficaci per ridurre le disuguaglianze di genere, nel mercato del lavoro, all'interno della famiglia e, in generale, nella società;

il termine per l'esercizio della citata delega è fissato in 24 mesi dalla data della sua entrata in vigore e, quindi, si esaurirà poco dopo la prima decade del mese di maggio 2024 —:

quando il Governo intenda adottare il decreto legislativo previsto dalla legge delega 7 aprile 2022, n. 32, in linea con le esperienze più avanzate in Europa che prevedono la fruibilità almeno per tre mesi del congedo di paternità, rendendo noto alle Camere il numero dei lavoratori che sin qui ne hanno realmente usufruito. (3-01063)

Iniziative di competenza in ordine alla validità dei diplomi di laurea in ambito sanitario, in relazione ad una recente inchiesta giudiziaria avviata dalla procura di Palermo — 3-01064

FARAONE, GADDA, DE MONTE, DEL BARBA, MARATTIN, BONIFAZI, BOSCHI, GIACHETTI e GRUPPIONI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

da quanto è dato sapere a seguito di un'inchiesta giornalistica del quotidiano *la Repubblica*, edizione di Palermo, da circa dieci anni l'Università di Gorazde, con sede in Bosnia Erzegovina, attraverso il dipartimento italiano « Jean Monnet » con sede a Palermo, rilascerebbe lauree in medicina, fisioterapia e infermieristica con lezioni tenute esclusivamente *on line*, pur non risultando, detta università, accreditata dal Ministero dell'università e della ricerca come istituzione estera operante in Italia e, a quanto risulta agli interroganti, priva di accreditamento anche in Bosnia;

attraverso convenzioni stipulate tra l'ateneo italo-bosniaco e diversi ospedali pubblici e cliniche private, gli studenti avrebbero svolto tirocini formativi;

circa un migliaio di studenti, provenienti da ogni parte d'Italia, avrebbero conseguito un diploma di laurea, privo di alcun valore nel nostro Paese;

a seguito di detta inchiesta giornalistica, la procura della Repubblica di Palermo ha aperto un'indagine —:

quali iniziative di competenza si intendano promuovere, al fine di verificare quanto in premessa e contribuire a fare chiarezza su quanto accaduto. (3-01064)

Iniziative di competenza volte a garantire la qualità dell'istruzione universitaria in ambito sanitario, alla luce di una recente inchiesta giudiziaria della procura di Palermo — 3-01065

DALLA CHIESA, MULÈ, TASSINARI, BARELLI, ARRUZZOLO, BAGNASCO, BATILLOCCIO, BATTISTONI, BENIGNI, DEBORAH BERGAMINI, CALDERONE, CANIZZARO, CAPPELLACCI, CAROPPO, CASASCO, CATTANEO, CORTELAZZO, D'ATTIS, DE PALMA, FASCINA, GATTA, MANGIALAVORI, MARROCCO, MAZZETTI, NEVI, ORSINI, NAZARIO PAGANO, PATRIARCA, PELLA, PITTALIS, POLIDORI, ROSSELLO, RUBANO, PAOLO EMILIO RUSSO, SACCANI JOTTI, SALA, SORTE, SQUERI, TENERINI e TOSI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di stampa si apprende che l'Università di Gorazde, con sede in Bosnia Erzegovina, in convenzione con il dipartimento degli studi europei « Jean Monnet » di Palermo, ha rilasciato presunti diplomi di laurea in medicina e professioni sanitarie con lezioni tenute esclusivamente *on line* a studenti italiani, senza in realtà essere accreditata in Italia;

gli studenti, provenienti da ogni parte del Paese, che hanno conseguito il titolo di studio presso tale istituto, non possono iscriversi agli ordini professionali italiani e, di conseguenza, esercitare la professione in ambito sanitario;

a seguito alle denunce da parte di alcuni studenti alla Guardia di finanza, la procura di Palermo ha avviato un'inchiesta per truffa e per altre ipotesi di reato nei

confronti dei vertici e legali rappresentanti dell'istituto;

alcuni ospedali e cliniche pubbliche, dove gli studenti svolgevano il loro tirocinio, hanno disposto la sospensione dell'accordo con l'istituto « Jean Monnet » e interrotto con effetto immediato il percorso formativo —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza della situazione descritta in premessa e quali iniziative di competenza intenda porre in essere per garantire la qualità dell'istruzione universitaria nel settore sanitario, fondamentale per la promozione e la tutela della salute, sia individuale che collettiva, della popolazione. (3-01065)

Iniziative di competenza per la piena attuazione della normativa in materia di interruzione volontaria di gravidanza — 3-01066

SPORTIELLO, QUARTINI, MARIANNA RICCIARDI, DI LAURO e PAVANELLI. — *Al Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità.* — Per sapere — premesso che:

a 46 anni dall'approvazione della legge n. 194, in Italia è ancora difficile ricorrere all'interruzione volontaria di gravidanza; mentre la Francia decide di introdurre il diritto all'aborto in Costituzione, la Ministra interrogata sostiene che l'inserimento in Costituzione sia « divisivo » nonostante i dati sull'attuazione della legge n. 194 rivelino ancora oggi una diffusa disapplicazione;

i dati 2022 della Lombardia rivelano che in 12 strutture sanitarie su 50 non è garantito l'accesso all'interruzione volontaria di gravidanza farmacologica e, sul totale delle interruzioni volontarie di gravidanza del 2022 (11.003) effettuate, il ricorso alla pillola è stato in media del 40 per cento, con province ancora sotto il 20 per cento;

in Piemonte quasi un medico su 2 è obiettore e, nell'ottobre 2020, la giunta re-

gionale di centrodestra ha diffuso una circolare sull'aborto farmacologico che vieta ai consultori di somministrarlo, in dissenso con le indicazioni ministeriali; questa regione, peraltro, già anni fa aveva adottato una delibera che di fatto consentiva alle associazioni antiabortiste di accedere alle strutture ove si effettuano le interruzioni volontarie di gravidanza al fine di consentire « operazioni » di pressione alle donne che hanno deciso di ricorrere all'interruzione volontaria di gravidanza;

in Veneto è obiettore oltre il 71 per cento dei sanitari: 252 i ginecologi su un totale di 352;

anche nel Centro-Sud la situazione non è dissimile e ci sono regioni, come la Puglia, l'Abruzzo e la Sicilia, dove oltre l'80 per cento dei ginecologi è obiettore di coscienza;

nel Lazio la percentuale di strutture che effettuano l'interruzione volontaria di gravidanza è solo il 45,5 per cento;

in Molise il 33,3 per cento e in Campania il 26,2 per cento, vale a dire una su 4, in Abruzzo il 69,2 per cento, in Sicilia il 50 per cento e in Puglia il 65,6 per cento;

i pochi ginecologi non obiettori sono costretti ad un carico di lavoro eccessivo e senza alcuna possibilità di rotazione;

l'accesso all'interruzione volontaria della gravidanza è stata una conquista faticosa e, purtroppo, ancora oggi continua ad essere faticosa la sua corretta ed esaustiva applicazione, negando così un diritto alle donne —:

alla luce dei dati descritti in premessa, quali azioni di competenza intenda porre in essere affinché la libertà di scelta e autodeterminazione delle donne nel ricorrere all'interruzione volontaria di gravidanza sia garantita equamente e uniformemente in tutto il territorio e in condizioni di pari opportunità. (3-01066)

Politiche volte alla promozione e valorizzazione del ruolo della donna nella società
— 3-01067

FOTI, MESSINA, ANTONIOZZI, GARDINI, MONTARULI, RUSPANDINI, AL-

MICI, AMBROSI, BUONGUERRIERI, CARRETTA, CHIESA, CIABURRO, COLOMBO, COLOSIMO, DI MAGGIO, DONDI, FRIJIA, GIORGIANNI, KELANY, LA PORTA, LANCELOTTA, LONGI, LUCASELLI, MANTOVANI, MARCHETTO ALIPRANDI, MATERA, MATTEONI, MORGANTE, POLO, GAETANA RUSSO, SCHIFONE, RACHELE SILVESTRI, VARCHI, VIETRI e ZURZOLO. — *Al Ministro per la famiglia, la natalità e le pari opportunità.* — Per sapere — premesso che:

come ricordato anche in occasione della Giornata internazionale della donna, l'8 marzo, la valorizzazione del contributo delle donne allo sviluppo della nazione e dei territori e alla crescita della nostra società è stata fin dall'inizio al centro dell'attenzione del Governo, sia con riguardo al riconoscimento delle esperienze che le donne del passato ci hanno lasciato in eredità, sia sul fronte della promozione di pari opportunità per il presente e per il futuro;

nello stesso intervento con il quale il Presidente del Consiglio dei ministri, nell'occasione dell'insediamento del Governo, si è presentato di fronte alla Camera dei deputati sono stati ricordati esempi di donne che hanno saputo osare, lasciando un segno tangibile della loro presenza nei diversi ambiti del loro agire;

le politiche messe in campo dal Governo e dalla maggioranza per le pari opportunità sono contraddistinte da risultati importanti, come quello riferito all'incremento *record* dell'occupazione femminile;

l'impegno legislativo e le iniziative sul piano socio-economico devono essere accompagnate anche da un'azione culturale che valorizzi la memoria e l'esempio delle tante donne troppo spesso dimenticate, che hanno contribuito alla storia dell'Italia e dei suoi territori —:

quali ulteriori iniziative di competenza intenda intraprendere per valorizzare il ruolo delle donne nella storia della nazione e promuovere la presenza femminile negli ambiti in cui è oggi sottorappresentata. (3-01067)

DISEGNO DI LEGGE: INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE E DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 (A.C. 1435-A) E ABBINATE PROPOSTE DI LEGGE: BRAMBILLA; GUSMEROLI ED ALTRI; COMAROLI ED ALTRI; VINCI; VINCI; BERRUTO ED ALTRI; MULÈ; DE LUCA; CONSIGLIO REGIONALE DELLA LOMBARDIA; CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO; CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO; CARÈ; SANTILLO ED ALTRI; CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO; CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO; IARIA ED ALTRI; ROSATO; MASCARETTI ED ALTRI; CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA; DEIDDA ED ALTRI; MORASSUT ED ALTRI; ROSATO; CHERCHI; CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO; GIANASSI ED ALTRI (A.C. 41-96-195-411-412-526-529-578-634-684-686-697-718-865-874-892-985-1030-1218-1258-1265-1303-1398-1413-1483)

A.C. 1435-A – Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo n. 2.

A.C. 1435-A – Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SULLE PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sugli emendamenti 4.500,8.500 e sugli emendamenti riferiti agli articoli da 15 a 36:

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 15.66, 15.03, 15.016, 16.01, 16.02, 16.03, 16.01002, 19.01,

19.06, 23.30, 24.01000, 27.1000, 27.09, 27.010, 27.011, 27.012, 32.01000, 32.01001, 32.01002, 35.31, 35.71, 35.89, 35.145, 35.1002, 35.1008 e 35.1010, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative contenute nel fascicolo n. 2.

A.C. 1435-A – Articolo 1

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

TITOLO I

DEGLI ILLECITI, DELLE SANZIONI, DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFORZAMENTO DEL CONTROLLO

CAPO I

DELLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA
O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI

Art. 1.

(Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 186, dopo il comma 9-*bis* sono aggiunti i seguenti:

« 9-*ter*. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) e c), è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006. Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera c), del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere b) o c), il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-*bis*, comma 4, secondo periodo.

9-*quater*. Le sanzioni previste dal comma 2, lettere a), b) e c), sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-*ter*. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma 3-*quater*, le sanzioni di cui al comma 2, lettere a), b) e c), del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-*ter*, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli »;

b) all'articolo 187:

1) la rubrica è sostituita dalla seguente: « Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti »;

2) al comma 1, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica » sono soppresse;

3) al comma 1-*bis*, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica » sono soppresse;

4) al comma 2, le parole: « agli accertamenti di cui al comma 3 » sono sostituite dalle seguenti: « agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis* e 3 »;

5) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

« 2-*bis*. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute. Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati, in conformità ai metodi applicati per gli accertamenti tossicologici forensi. Le disposizioni del presente comma si applicano anche in caso di incidente,

compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso »;

6) al comma 3, le parole: « qualora non sia possibile effettuare il prelievo a cura del personale sanitario ausiliario delle forze di polizia » sono sostituite dalle seguenti: « qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale »;

7) il comma 5-*bis* è sostituito dal seguente:

« 5-*bis*. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore »;

8) dopo il comma 5-*bis* è inserito il seguente:

« 5-*ter*. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-*bis*, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in

consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data di adozione del provvedimento di revoca »;

9) il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-*bis* ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicati dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca »;

10) dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

« 6-*bis*. Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e 8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercizio di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.

6-*ter*. Fermo restando quanto previsto dal comma 6-*bis*, quando i reati di cui ai commi 1 e 8 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.

6-*quater*. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della

patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive »;

11) al comma 8, le parole: « si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 » sono sostituite dalle seguenti: « si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente, in via cautelare, fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento ».

2. Al codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 589-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-*bis*, comma 2, lettera c), e 53-*quater* del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa la morte di una persona, è punito con la reclusione da otto a dodici anni »;

b) all'articolo 590-*bis*, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero alla guida di una delle unità da diporto indicate all'articolo 3 del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, in

stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope in presenza delle condizioni previste dagli articoli 53-bis, comma 2, lettera c), e 53-quater del medesimo codice della nautica da diporto, cagioni per colpa a taluno una lesione personale, è punito con la reclusione da tre a cinque anni per le lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

(Modifiche al codice della strada e al codice penale in materia di guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti)

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 1).

Conseguentemente, al medesimo comma, medesima lettera, sopprimere i numeri 2) e 3).

1.1000. D'Orso, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Quartini, Casu, Pastorella, Morfino.

Al comma 1, lettera b), numero 10), dopo il capoverso 6-quater, aggiungere il seguente:

6-quinquies. In assenza di una evidente alterazione psicofisica, le disposizioni di cui ai precedenti commi, non si applicano al conducente che dimostra di essere in cura con *cannabis* medica prescritta e rilasciata sulla base di uno specifico piano terapeutico.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 187, comma 6-quinquies, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

con proprio decreto, da emanarsi di concerto con il Ministro della salute, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce i criteri e le modalità per autorizzare ogni commissione medica locale a rilasciare uno specifico codice identificativo al fine di essere riportato sulla patente di guida, con il quale si certifica che il conducente è in cura con *cannabis* medica prescritta e rilasciata sulla base di precisi piani terapeutici.

1.20. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti, Quartini, Forattini.

A.C. 1435-A – Articolo 2

ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 2.

(Abbandono di animali)

1. All'articolo 727 del codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo comma è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Quando il fatto di cui al primo periodo avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena è aumentata di un terzo »;

b) dopo il secondo comma è aggiunto il seguente:

« All'accertamento del reato di cui al primo comma consegue in ogni caso, ove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno ».

2. Al primo comma dell'articolo 589-bis del codice penale, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La stessa pena si applica a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte ».

3. Al primo comma dell'articolo 590-*bis* del codice penale, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Le stesse pene si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali ».

PROPOSTA EMENDATIVA

ART. 2.

(Abbandono di animali)

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

4. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 9, comma 8:

1) al primo periodo, le parole: « o con animali », sono soppresse;

2) dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: « Se si tratta di competizioni con animali si applica la pena della reclusione da quattro a sette anni e la multa da 50.000 a 160.000 euro, nonché le aggravanti di cui all'articolo 544-*quinqüies* del codice penale. »

b) dopo l'articolo 222 è aggiunto il seguente:

« Art. 222-*bis*.

(Circostanze aggravanti per reati in danno agli animali che costituiscono anche pericolo alla sicurezza stradale)

1. L'utente della strada che cagiona una lesione ad un animale ovvero lo sottopone a sevizie o a comportamenti o a fatiche o a lavori insopportabili per le sue caratteristiche etologiche servendosi di qualsiasi mezzo destinato alla circolazione soggiace alla pena prevista dall'articolo 544-*ter*, comma 1, del codice penale aumentata della metà e alla pena accessoria della sospensione della patente, ove prevista per la conduzione del mezzo utilizzato per la

commissione del reato, nonché al suo sequestro. In caso di condanna è sempre disposta la revoca della patente oltre alla confisca del mezzo.

2. L'utente della strada che cagiona la morte di un animale soggiace alla pena prevista dall'articolo 544-*bis* del codice penale aumentata della metà e alla pena accessoria della sospensione della patente, ove prevista per la conduzione del mezzo utilizzato per la commissione del reato, nonché al suo sequestro. In caso di condanna è sempre disposta la revoca della patente oltre alla confisca del mezzo. ».

2.1001. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti, Cherchi.

A.C. 1435-A – Articolo 3

ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 3.

(Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 125, dopo il comma 3-*bis* sono inseriti i seguenti:

« 3-*ter*. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali “LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436”, di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia

superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-*bis*, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.

3-*quater*. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-*ter* ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 3.

(Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock)

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente:

0a) all'articolo 72, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

« 3-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, da ema-

*narsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, stabilisce un cronogramma volto all'installazione del dispositivo di tipo *alcolock*, per tutti i mezzi del trasporto pubblico su gomma, dei veicoli adibiti al trasporto collettivo di persone e degli scuolabus. ».*

3.1. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera a), premettere la seguente:

0a) all'articolo 72, dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

*« 3-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2025, i veicoli a motore delle categorie internazionali M e N di nuova costruzione devono essere dotati di un dispositivo di tipo *alcolock*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo di cui al presente comma ».*

3.2. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

A.C. 1435-A – Articolo 4

ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

CAPO II

DELLA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA

Art. 4.

(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale)

1. All'articolo 218, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, le parole: « Entro il termine di cui al primo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « Entro il termine di quindici giorni dal ritiro »;

b) al decimo periodo, le parole: « Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, il titolare della patente » sono sostituite dalle seguenti: « Qualora l'ordinanza di sospensione non sia adottata nel termine di quindici giorni, ovvero di trenta giorni nel caso in cui sia presentata istanza per ottenere il permesso di guidare di cui al secondo periodo, il titolare della patente ».

2. Dopo l'articolo 218-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 218-*ter.* — (*Sospensione della patente in relazione al punteggio*) — 1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni, dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite:

a) articolo 6, comma 4, lettera *b)*, per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;

b) articolo 143, comma 11;

c) articolo 145, comma 10;

d) articolo 146, comma 3;

e) articolo 147, comma 5;

f) articolo 148, comma 9-*bis* e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8;

g) articolo 149, comma 5;

h) articolo 154, comma 7 e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;

i) articolo 171, comma 2;

l) articolo 172, commi 10 e 11;

m) articolo 173, comma 3-*bis*;

n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo, e 11, ultimo periodo;

o) articolo 176, commi 1, lettera *b)*, 2, lettera *a)*, 5, 7 e 8;

p) articolo 186-*bis*, comma 2;

q) articolo 191, comma 4.

2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:

a) per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;

b) per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.

3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni degli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere *a)* e *b)* del comma 2 del presente articolo è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai conducenti titolari di patenti rilasciate all'estero che commettono alcuna delle violazioni di cui al comma 1 nel territorio dello Stato, considerando, come presupposto ai fini dell'applicazione delle medesime disposizioni, un punteggio di almeno un punto di penalizzazione nella banca dati prevista dall'articolo 6-*ter* del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Ai medesimi conducenti si applica la sospensione breve di cui

al comma 2, lettera *a*), se al momento dell'accertamento risulta nei confronti del medesimo conducente un punteggio compreso tra uno e dieci punti, ovvero quella di cui al comma 2, lettera *b*), se risulta un punteggio superiore a dieci punti.

5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato, al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. In deroga alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 218, la sospensione della patente prevista dal presente articolo non è subordinata all'adozione di un provvedimento di sospensione da parte del prefetto. La patente ritirata dall'agente od organo di polizia è conservata presso l'ufficio o comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo di sospensione. Il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro della patente. Avverso il ritiro della patente è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano solo nei confronti dei conducenti che sono stati identificati nel momento in cui è stata commessa la violazione. Qualora il ritiro della patente non sia stato effettuato per qualsiasi causa, il periodo di sospensione decorre dalla data di contestazione o notificazione del verbale di accertamento della violazione da cui la sospensione consegue.

7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

8. Chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente prevista dai commi 2, lettere *a*) e *b*), e 3 circola abusivamente, è punito con le sanzioni di cui al comma 6 dell'articolo 218. Le medesime sanzioni si applicano, nei casi previsti dal comma 5, nei confronti di chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente

avvalendosi del permesso di guida di cui all'articolo 218, comma 2, in violazione dei limiti previsti dal permesso stesso.

9. Quando una delle violazioni di cui al comma 1 è commessa più volte dallo stesso soggetto nel corso di un biennio, le disposizioni del presente articolo si applicano solo se la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente non è già prevista per le violazioni indicate nello stesso comma 1 ».

3. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 142, comma 8, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Se la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni »;

b) all'articolo 173, comma 3-*bis*:

1) al primo periodo, le parole: « da euro 165 a euro 660 » sono sostituite dalle seguenti: « da euro 250 a euro 1.000 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi »;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi »;

c) alla tabella dei punteggi prevista all'articolo 126-*bis*, il capoverso « Art. 173 » è sostituito dal seguente: « Art. 173, comma 3 – 8; Comma 3-*bis*, primo periodo – 5; Comma 3-*bis*, secondo periodo – 10 ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 4.

(Modifiche al codice della strada relative all'inserimento della sospensione breve della

patente correlata al punteggio, nonché aggravamento delle sanzioni per condotte lesive della sicurezza stradale)

All'articolo 4 premettere il seguente:

Art. 04.

(Modifiche al codice della strada relative alla patente a punti)

1. All'articolo 126-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 2, quarto periodo, le parole: « entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione » sono sostituite dalle seguenti: « entro centottanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, come desunta dalla data di effettivo ritiro dello stesso ».

04.03. Faraone.

All'articolo 4 premettere il seguente:

Art. 04.

(Modifiche al codice della strada relative alla patente a punti)

1. All'articolo 126-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 2, quarto periodo, le parole: « entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione » sono sostituite dalle seguenti: « entro centottanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione ».

04.05. Faraone.

All'articolo 4 premettere il seguente:

Art. 04.

(Modifiche al codice della strada relative alla patente a punti)

1. All'articolo 126-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 2, quarto periodo, dopo le parole: « entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contesta-

zione » sono aggiunte le seguenti: « , come desunta dalla data di effettivo ritiro dello stesso ».

04.04. Faraone.

Al comma 1, premettere il seguente:

01. All'articolo 195, dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

« 2.1. Le sanzioni amministrative pecuniarie sono aumentate oltre il limite massimo fissato dalla singola norma tenendo conto della situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché della potenza e del tipo di veicolo guidato. Con decreto del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente comma ».

Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole: sicurezza stradale aggiungere le seguenti: e per le condizioni economiche del trasgressore.

4.8. Carotenuto, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

a-bis) dopo il nono periodo, sono inseriti i seguenti: « Nei casi di cui all'articolo 218-*ter*, comma 1, lettera m), la patente ritirata dall'organo accertatore è trasmessa alla prefettura del luogo della violazione entro cinque giorni dalla scadenza del termine della sospensione breve applicata ai sensi del medesimo articolo. Dal medesimo termine di scadenza della sospensione breve decorre il periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto, che si aggiunge a quello previsto dall'articolo 218-*ter*. ».

4.500. La Commissione.

(Approvato)

Al comma 2, capoverso Art. 218-ter, comma 1, alinea, dopo le parole: venti punti aggiungere le seguenti: , fatta eccezione per i conducenti di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto per i quali il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore ai dieci punti,.

4.12. Pastorino.

Al comma 2, capoverso articolo 218-ter, comma 1, dopo la lettera a) aggiungere la seguente:

a-bis) articolo 15, comma 1, lettere f-bis) e i), concernenti il lancio di rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento.

4.13. Cantone, Fede, Traversi, Iaria, Morfino.

Al comma 2, capoverso articolo 218-ter, comma 1, lettera p), aggiungere, in fine, le parole: , durante l'esercizio dell'attività professionale di trasporto.

4.1000. Pastorino.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 222 è aggiunto il seguente:

« Art. 222-bis.

(Circostanze aggravanti e sanzioni amministrative accessorie ai reati in danno agli animali che costituiscono anche pericolo alla sicurezza stradale)

1. L'utente della strada che abbandoni animali domestici o che abbiano acquisito abitudini della cattività servendosi di qualsiasi mezzo destinato alla circolazione soggiace alla pena prevista dall'articolo 727, comma primo del codice penale aumentata da un terzo alla metà e alla pena accessoria della sospensione della patente, ove previ-

sta per la conduzione del mezzo utilizzato per la commissione del reato, nonché al suo sequestro. In caso di condanna è sempre disposta la revoca della patente oltre alla confisca del mezzo.

2. L'utente della strada che cagiona una lesione ad un animale ovvero lo sottopone a sevizie o a comportamenti o a fatiche o a lavori insopportabili per le sue caratteristiche etologiche servendosi di qualsiasi mezzo destinato alla circolazione soggiace alla pena prevista dall'articolo 544-ter, comma primo del codice penale aumentata della metà e alla pena accessoria della sospensione della patente, ove prevista per la conduzione del mezzo utilizzato per la commissione del reato, nonché al suo sequestro. In caso di condanna è sempre disposta la revoca della patente oltre alla confisca del mezzo.

3. L'utente della strada che cagiona la morte di un animale soggiace alla pena prevista dall'articolo 544-bis del Codice penale aumentata della metà e alla pena accessoria della sospensione della patente, ove prevista per la conduzione del mezzo utilizzato per la commissione del reato, nonché al suo sequestro. In caso di condanna è sempre disposta la revoca della patente oltre alla confisca del mezzo. »;

b) all'articolo 9, comma 8, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) le parole: « o con animali » sono soppresse;

2) conseguentemente, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: « Se si tratta di competizioni con animali si applica la pena della reclusione da quattro a sette anni e la multa da 50.000 a 160.000 euro, nonché le aggravanti di cui all'articolo 544-quinquies del codice penale. ».

4.42. Pastorino.

Al comma 3, lettera b), dopo il numero 2), aggiungere il seguente:

2-bis) le disposizioni di cui alla presente lettera non sono applicate al personale esercente attività di trasporto persone nei casi di utilizzo di sistemi di comunica-

zione diretta con le centrali operative relativamente ad urgenti comunicazioni di servizio.

4.41. Pastorino.

A.C. 1435-A – Articolo 5

**ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

CAPO III

**DELLA FORMAZIONE E DEL RAFFOR-
ZAMENTO DEL CONTROLLO**

Art. 5.

(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)

1. All'articolo 230 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2-*bis* è aggiunto il seguente:

« 2-*ter*. La partecipazione a corsi extra-curricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-*bis* sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere *b*) e *c*). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 5.

(Promozione dell'attività formativa nelle scuole)

All'articolo 5 premettere il seguente:

Art. 05.

(Modifiche al codice della strada per l'istituzione degli osservatori regionali per la sicurezza stradale)

1. Dopo l'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente:

« Art. 1-*bis*.

(Osservatori regionali per la sicurezza stradale)

1. Le regioni istituiscono gli osservatori regionali sulla sicurezza stradale.

2. Al fine di finanziare gli osservatori regionali sulla sicurezza stradale è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, un Fondo con una dotazione iniziale di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti i criteri e le modalità di erogazione delle risorse di cui al periodo precedente.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 ».

05.01. Gadda.

Al comma 1, capoverso 2-ter, primo periodo, dopo la parola: organizzati aggiungere le seguenti: unitamente a corsi extra-curricolari di mobilità sostenibile e *mobility management* scolastico di cui alla legge n. 108 del 5 agosto 2022.

Conseguentemente, al medesimo comma, medesimo capoverso, secondo periodo, sostituire le parole da: da adottare fino a: all'articolo 123, con le seguenti: sono individuati i soggetti formatori tra gli enti e le istituzioni pubbliche competenti in materia di sicurezza stradale, mobilità sostenibile e *mobility management* scolastico.

5.10. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, capoverso 2-ter, secondo periodo, dopo le parole: di cui all'articolo 123, *aggiungere le seguenti:* nonché tra i professionisti specializzati in *mobility management*,.

5.18. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

2. All'articolo 3 della legge 20 agosto 2019, n. 92, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera e) è inserita la seguente:

«*e-bis*) educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile »;

b) al comma 2, primo periodo, le parole: « l'educazione stradale, » sono soppresse.

5.28. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

A.C. 1435-A – Articolo 6

ARTICOLO 6 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 6.

(Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto)

1. È istituito, presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264.

2. L'iscrizione dell'impresa nel registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità ogni due anni e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione generale per la motorizzazione.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti la modalità e i termini per l'iscrizione nel registro delle agenzie telematiche nonché i programmi dei corsi di formazione che il titolare dell'impresa deve dimostrare di aver frequentato in sede di richiesta della conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione.

4. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

PROPOSTA EMENDATIVA

ART. 6.

(Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto)

All'articolo 6, aggiungere, in fine, il seguente comma:

5. All'istituzione e alla gestione del registro di cui al comma 1 si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6.600. (da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del Regolamento)

(Approvato)

A.C. 1435-A – Articolo 7**ARTICOLO 7 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

Art. 7.

(Limitazioni per i neopatentati)

1. All'articolo 117, comma 2-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: « Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi *plug-in*, ai fini di cui al primo periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW ».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano ai titolari di patenti di guida conseguite a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 7.

(Limitazioni per i neopatentati)

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. All'articolo 117, comma 2-bis, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « per il primo anno » sono sostituite dalle seguenti: « per i primi tre anni ».

*** 7.1000.** Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

1. All'articolo 117, comma 2-bis, primo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « per il primo anno » sono sostituite dalle seguenti: « per i primi tre anni ».

*** 7.1001.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Dopo l'articolo 186-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 186-ter.

(Limite al trasporto di passeggeri in ore notturne da parte dei conducenti di età inferiore a ventuno anni o neo-patentati)

1. Ai conducenti di età inferiore a ventuno anni e ai conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B è vietato trasportare più di un passeggero dalle ore 24 alle ore 5; in caso di violazione di tale divieto il conducente è soggetto alla sanzione amministrativa di cui all'articolo 117, comma 5.

2. Se il conducente, in caso di violazione del divieto di cui al comma 1, provoca un

incidente stradale, la sanzione pecuniaria di cui al medesimo comma è raddoppiata. »

Conseguentemente, al comma 2, sostituire le parole: di cui al comma 1 *con le seguenti:* di cui ai commi 1 e 1-bis.

7.22. Rosato.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Le limitazioni del comma 2-bis dell'articolo 117, come modificato dal comma 1 del presente articolo, non si applicano ai neotitolari di patente di guida di categoria B che l'abbiano conseguita attraverso il percorso previsto nell'articolo 115, comma 1-ter e che abbiano effettuato la preparazione alle prove dell'articolo 121, comma 1, presso la medesima autoscuola di cui all'articolo 115, comma 1-ter.

7.15. Casu.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Modifiche alla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose)

1. All'articolo 174 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Il conducente che non supera di oltre il 10 per cento la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 ad euro 165. Si applica la sanzione da euro 218 ad euro 868 al conducente e al vettore che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero di cui al citato regolamento (CE) n. 561/2006. »;

b) al comma 5, primo periodo, dopo le parole: « , si applica » sono aggiunte le seguenti: « al vettore e al trasportatore »;

c) al comma 8, primo periodo, dopo le parole: « di cui al regolamento (CE) 561/2006 », sono aggiunte le seguenti: « per oltre il 10 per cento »;

d) al comma 9, primo periodo, dopo le parole: « di cui al regolamento (CE) 561/2006 è soggetto », sono aggiunte le seguenti: « al fermo del mezzo sino a regolarizzazione, nonché ».

7.024. Carotenuto, Cantone, Fedè, Traversi, Iaria, Morfino.

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-bis.

(Disposizioni in materia di durata della guida di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose)

1. Al comma 13 dell'articolo 174 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per violazioni che attengono al rispetto degli orari di guida e di riposo, la sanzione è interamente e unicamente a carico dell'impresa. ».

7.026. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

A.C. 1435-A – Articolo 8

ARTICOLO 8 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 8.

(Esercitazioni di guida)

1. All'articolo 122 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « L'autorizzazione » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-bis, l'autorizzazione »;

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-bis. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri »;

c) il comma 5-bis è sostituito dal seguente:

« 5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2 solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo del presente comma. Chiunque guida senza tale certificazione è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo delle ore di esercitazione che l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto a effettuare presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2 nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni »;

d) dopo il comma 9 è aggiunto il seguente:

« 9-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. La stessa sanzione si applica al passeggero ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 8.

(Esercitazioni di guida)

Al comma 1, premettere il seguente:

01. All'articolo 120, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida non devono sussistere le situazioni preclusive di cui al comma 1. »

Conseguentemente:

alla rubrica dell'articolo, premettere le parole: Titoli abilitativi ed

alla rubrica del Capo III del Titolo I, dopo le parole: DELLA FORMAZIONE aggiungere le seguenti.; DEI TITOLI ABILITATIVI E DEI RELATIVI REQUISITI.

8.500. La Commissione.

(Approvato)

Al comma 1, premettere il seguente:

01. All'articolo 121 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

« 1-bis. La prova di controllo delle cognizioni di cui al comma 1 è effettuata previa formazione teorica presso un'autoscuola di cui all'articolo 123, incentrata in particolare su alcool e droghe, percezione del rischio, responsabilità civile e penale, primissimo soccorso in caso di incidente e cause più frequenti di incidenti stradali nonché comportamenti per la prevenzione, secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. ».

Conseguentemente:

dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 8-ter, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « La conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di attività di formazione permanente, secondo quanto stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».

alla rubrica, aggiungere le seguenti parole: e attività formativa.

8.1002. Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

Al comma 1, lettera c) capoverso 5-bis, primo periodo, aggiungere, in fine, le parole: anche con l'ausilio di simulatori di guida.

8.1000. Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut, Pastorella.

Al comma 1, lettera c) capoverso 5-bis, dopo il terzo periodo, aggiungere il seguente: Le esercitazioni di guida di cui al comma 2 e di cui al presente comma possono essere svolte anche con l'ausilio di simulatori di guida.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, aggiungere, in fine, le seguenti parole: , le caratteristiche e le specifiche tecniche che devono possedere i simulatori di guida utilizzabili.

8.1001. Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

A.C. 1435-A – Articolo 9

ARTICOLO 9 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 9.

(Disposizioni concernenti i conducenti di veicoli adibiti a trasporto di persone)

1. All'articolo 18, comma 3, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera a) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «. Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera per i servizi con la percorrenza ivi indicata, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualifica-

zione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame »;

b) alla lettera b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «. Il limite di età è ridotto a 18 anni per guidare, nel territorio dello Stato, veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame »;

c) alla lettera c) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il limite di età è ridotto a 20 anni per guidare nel territorio dello Stato veicoli delle categorie di cui alla presente lettera, a condizione che il conducente sia titolare di carta di qualificazione del conducente conseguita a seguito della frequenza di un corso di qualificazione iniziale ordinario, di cui all'articolo 19, comma 2, della durata di 280 ore e del superamento del relativo esame. Alle medesime condizioni, il limite di età è ulteriormente ridotto a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri ».

A.C. 1435-A – Articolo 10

ARTICOLO 10 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 10.

(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 45, comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica »;

b) all'articolo 142, dopo il comma 6-*bis* è inserito il seguente:

« 6-*ter*. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-*bis*, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-*bis* del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo, se più favorevoli. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-*bis* »;

c) all'articolo 193:

1) al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo »;

2) al comma 4-*ter*, dopo le parole: « con quelli provenienti » sono aggiunte le seguenti: « dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché »;

d) all'articolo 198, comma 1, dopo le parole: « diverse disposizioni » sono inserite le seguenti: « , relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale, »;

e) all'articolo 198, dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti:

« 2-*bis*. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-*bis*, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da re-

moto delle violazioni, di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

2-*ter*. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera g), nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito »;

f) all'articolo 201:

1) al comma 1-*bis*, la lettera g-*bis*) è sostituita dalla seguente:

« g-*bis*) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-*bis* e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada »;

2) il comma 1-*quinqüies* è sostituito dal seguente:

« 1-*quinqüies*. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-*bis*, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-*bis*, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice »;

3) dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente:

« 5-*ter*. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-*bis*, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera a), e 9, e 176, commi 1, 2, lettere a) e b), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse. In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento,

quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45 ».

2. All'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2.1. Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 del presente articolo è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione, di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale, registrati nella banca dati della Direzione generale della motorizzazione, l'accesso alla quale è disciplinato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 10.

(Accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico)

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

10.1000. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

a-bis) all'articolo 142:

1) al comma 1, dopo le parole: « apparecchiature debitamente omologate » sono inserite le seguenti: « ai sensi dell'articolo 192, comma 2 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 o approvate ai sensi dell'articolo 192, comma 3 del medesimo decreto »;

2) al comma 6, dopo le parole: « apparecchiature debitamente omologate » sono inserite le parole: « ai sensi dell'articolo 192, comma 2 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, o approvate ai sensi dell'articolo 192, comma 3 del medesimo decreto ».

10.1003. Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

10.1001. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera b), capoverso 6-ter, primo periodo, sostituire le parole: dei commi 7, 8, 9, o 9-bis con le seguenti: del comma 7.

10.1002. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera e), alinea, le parole: sono aggiunti i seguenti sono sostituite dalle seguenti: è aggiunto il seguente.

Conseguentemente, sopprimere il capoverso 2-bis.

*** 10.9.** Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera e), alinea, le parole: sono aggiunti i seguenti sono sostituite dalle seguenti: è aggiunto il seguente.

Conseguentemente, sopprimere il capoverso 2-bis.

*** 10.10.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera e), alinea, le parole: sono aggiunti i seguenti sono sostituite dalle seguenti: è aggiunto il seguente.

Conseguentemente, sopprimere il capoverso 2-ter.

10.25. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera e), capoverso 2-bis, dopo le parole: ciascun giorno di calendario, aggiungere le seguenti: intercorso tra la prima violazione e la notificazione della medesima,.

10.24. Pastorino.

Al comma 1, lettera e), capoverso 2-ter, sopprimere l'ultimo periodo.

10.26. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera f), sopprimere i numeri 1), e 2).

*** 10.29.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera f), sopprimere i numeri 1), e 2).

*** 10.30.** Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera f), numero 1), capoverso g-bis, sostituire le parole da: 146, comma 3, fino alla fine del capoverso con le seguenti: 145, 146, comma 3, 147 commi 2-bis e 3, 158, commi 1 e 2 limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 173, comma 2, 191 commi 1 e 3, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento; nelle more continuano in via transitoria a trovare applicazione le disposizioni previgenti. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando ovvero era in fermata o sosta sulla strada.

10.32. Pastorino.

Al comma 1, lettera f), numero 1), capoverso g-bis, primo periodo, sostituire le parole da: 146, comma 3, fino a: e 217, con le seguenti: 145, 146, 147, commi 2-bis e 3, 148, 149, 158, comma 2, 167, 170, 171, 173, comma 3-bis, 191, comma 4, 193, 213, 214, 216 e 217, nonché delle violazioni in materia di fermata di cui all'articolo 158, comma 1,.

10.37. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera f), numero 1), capoverso g-bis, primo periodo, dopo le parole: nei soli casi previsti aggiungere le seguenti: dal comma 2, lettera d), nonché.

*** 10.40.** Gadda.

Al comma 1, lettera f), numero 1), capoverso g-bis, primo periodo, dopo le parole: nei soli casi previsti inserire le seguenti: dal comma 2, lettera d), nonché.

*** 10.41.** Casu.

Al comma 1, lettera f), numero 1), capoverso g-bis, primo periodo, dopo la parola: 171, aggiungere le seguenti: 173, comma 2,.

10.43. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera f), dopo il numero 1), aggiungere il seguente:

1-bis) al comma 1-bis, dopo la lettera g-bis) è aggiunta la seguente:

«g-bis.1) accertamento della violazione di cui all'articolo 173, comma 3-bis, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento e limitatamente alla sperimentazione, almeno triennale, avviata con specifiche linee guida di indirizzo adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, sentito il Garante della protezione dei dati personali e la Conferenza Stato-Città ed Autonomie locali ».

10.46. Pastorino.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

Art. 10-bis.

(Disposizioni in materia di requisiti per la guida dei veicoli e di validità della patente di guida)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 115:

1) al comma 1, lettera c), numero 4), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e D1 e D1E »;

2) al comma 1, lettera *e*), numero 3), le parole: « D1 e D1E », sono sostituite dalle seguenti: « D e DE »;

3) al comma 1, lettera *f*), il numero 2) è soppresso;

4) al comma 2, lettera *a*), la parola: « sessantacinque », è sostituita dalla seguente: « settanta » e le parole: « fino a sessantotto anni » sono soppresse;

5) al comma 2, lettera *b*), la parola: « sessanta », è sostituita dalla seguente: « settanta » e le parole: « fino a sessantotto anni » sono soppresse;

b) All'articolo 126, i commi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

« 3. Le patenti di guida delle categorie C1, C1E, C e CE, sono valide per cinque anni fino a sessantanove anni di età. I titolari delle patenti di guida di cui alle categorie C1, C1E, C e CE, al compimento del settantesimo anno di età, rinnovano la validità della patente posseduta ogni anno, previo accertamento annuale dei requisiti fisici e psichici in commissione medica locale. È fatta salva la possibilità per il titolare di richiedere la riclassificazione della patente C1, C1E, C e CE rispettivamente in patente di categoria B o BE.

4. Le patenti di guida delle categorie D1, D1E, D e DE sono valide per cinque anni fino a sessantanove anni di età. I titolari delle patenti di guida di cui alle categorie D1, D1E, D e DE, al compimento del settantesimo anno di età, rinnovano la validità della patente posseduta ogni anno, previo accertamento annuale dei requisiti fisici e psichici in commissione medica locale. È fatta salva la possibilità per il titolare di richiedere la riclassificazione della patente D1 o D, ovvero, D1E o DE rispettivamente in patente di categoria B o BE ».

10.011. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

Art. 10-bis.

1. All'articolo 80, comma 8, primo periodo, del codice della strada, di cui al

decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) » sono sostituite dalle seguenti: « ovvero classificati ad uso speciale ».

10.024. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

Art. 10-bis.

(Adeguamento automatico della tariffa per le operazioni di revisione eseguite dai centri di controllo autorizzati)

1. All'articolo 80, comma 12, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « La tariffa prevista dall'articolo 2, comma 1, del decreto ministeriale 2 agosto 2007, n. 161, è annualmente rivalutata sulla base della variazione positiva dei prezzi al consumo calcolata dall'ISTAT rispetto all'anno precedente ».

10.026. Gadda.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

Art. 10-bis.

(Ampliamento dei controlli automatici della velocità)

1. All'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , ovvero, nel caso di strade poste all'interno del centro abitato, tenendo conto delle preminenti esigenze, anche preventive, di tutela della vita umana degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano ».

10.038. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

A.C. 1435-A – Articolo 11**ARTICOLO 11 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****Art. 11.**

*(Accertamento delle violazioni della velocità
nella navigazione)*

1. In considerazione dell'esigenza della salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per l'accertamento dell'inosservanza dei limiti di velocità nelle vie d'acqua di cui all'articolo 1 della legge 5 marzo 1963, n. 366, possono essere utilizzate, anche per la determinazione della velocità media su tratti determinati, apparecchiature di rilevamento approvate od omologate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o da idoneo ente dallo stesso vigilato.

2. In via sperimentale, nelle more della conclusione della procedura di approvazione od omologazione, per un periodo di ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere utilizzate apparecchiature di rilevamento della velocità di navigazione, previa istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corredata di una relazione tecnica e delle certificazioni di enti riconosciuti o di laboratori autorizzati attestanti le prove alle quali le apparecchiature sono state sottoposte nonché di ogni altro elemento idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza delle stesse.

3. Al valore della velocità rilevato mediante le apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 si applica una riduzione pari al 10 per cento con un minimo di 2 chilometri orari, che comprende anche la tolleranza strumentale.

4. Gli organi accertatori possono utilizzare le apparecchiature di cui al presente articolo anche senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, purché la violazione sia documentata con sistemi fotografici, videografici o analoghi che, nel rispetto della riservatezza dei dati personali, consentano di accertare, anche successivamente, i fatti, le circostanze e il

responsabile dell'illecito amministrativo, compresi i dati identificativi del mezzo nautico.

5. Al fine dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo e dell'irrogazione delle relative sanzioni si applicano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'utilizzo delle apparecchiature di cui ai commi 1 e 2 è reso noto al pubblico esclusivamente mediante previsione nei provvedimenti che fissano i limiti di velocità.

A.C. 1435-A – Articolo 12**ARTICOLO 12 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****Art. 12.**

(Campagne di richiamo)

1. Dopo l'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 80-bis. – *(Campagne di richiamo di sicurezza)* – 1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N e O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più tale rischio; i costruttori devono altresì svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, comma 5 e seguenti.

2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure

correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e di provvedere al suo aggiornamento.

3. Salvo che il fatto costituisca reato, il costruttore che omette di adottare le misure correttive di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico prescritte ai sensi dei commi 1 e 2 è soggetto, per ciascuna misura non adottata, alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 euro a euro 60.000.

4. Con provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 2 da parte degli operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti.

5. Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14 ».

A.C. 1435-A – Articolo 13

ARTICOLO 13 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 13.

(Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore)

1. All'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della

tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Al personale incaricato delle operazioni di cui al presente comma, con funzione di titolare dell'attività, sono corrisposti i seguenti importi onnicomprensivi:

a) euro 350 lordi per ogni giornata completa di operazioni, comprensiva delle sedute antimeridiana e pomeridiana;

b) euro 175 lordi per ogni giornata di operazioni, svolta in singola seduta antimeridiana o pomeridiana;

c) euro 100 a titolo di rimborso forfetario delle spese di trasferta per ogni giornata o frazione di giornata di attività, ivi compreso il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato »;

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. Al personale eventualmente incaricato dell'esecuzione di funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività, con conseguente incremento del numero delle operazioni compiute in ogni giornata completa o singola seduta antimeridiana o pomeridiana, è corrisposto il 40 per cento degli importi di cui al comma 1, lettere a) e b), nonché il rimborso delle spese di cui al comma 1, lettera c).

1-ter. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la sola quota riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta di cui al comma 1, lettera c). Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, è corrisposta la quota di cui al comma 1, lettera c), riferita al rimborso forfetario delle spese di trasferta, oltre al 50 per cento della quota di competenza di cui ai commi 1, lettera b), e 1-bis.

1-quater. Le disposizioni di cui ai commi 1, 1-bis e 1-ter si applicano anche all'eser-

cizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

c) i commi 2, 3, 4 e 5 sono abrogati.

2. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali, con l'obiettivo di massimizzare il livello del servizio reso all'utenza, è disciplinato il numero delle operazioni che compongono ogni giornata completa od ogni seduta antimeridiana o pomeridiana.

3. All'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81 e remunerato ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quater*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12, sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 15 ».

4. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 80, comma 10, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal presente articolo, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati gli importi e le modalità di versamento dei medesimi all'entrata del bilancio dello Stato utili a compensare il personale per l'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza di cui all'articolo 19,

comma 1-*quater*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870.

5. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal giorno successivo alla data di entrata in vigore del decreto previsto dal comma 2.

6. Alla tabella III.1 (Art. 242 – Accertamenti tecnici) allegata al titolo III del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nella colonna: « Accertamenti consentiti », le parole: « Lettere *d*), *e*) », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « Lettere *c*), *d*), *e*) ».

PROPOSTA EMENDATIVA

ART. 13.

(Disposizioni concernenti lo svolgimento di operazioni in materia di motorizzazione e il controllo sulle officine concessionarie del servizio di revisione dei veicoli a motore)

Al comma 1, lettera b), dopo il capoverso 1-ter, aggiungere il seguente:

« 1-ter.1. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui ai commi 1-bis e 1-ter sono posti interamente a carico dei soggetti richiedenti. ».

Conseguentemente:

*al medesimo comma, medesima lettera, dopo il capoverso 1-*quater*, aggiungere il seguente:*

« 1-*quinquies*. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui al comma 1-*quater* sono posti interamente a carico dei soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza. »

*al comma 4, sostituire le parole da: e le modalità fino alla fine del comma, con le seguenti: dovuti dai soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza ai sensi dell'articolo 19, comma 1-*quinquies*, della legge 1° dicembre 1986, n. 870, e le relative modalità di versamento all'entrata del bilancio*

dello Stato ai fini della successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli di spesa.

13.600. (da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del Regolamento)

(Approvato)

A.C. 1435-A – Articolo 14

**ARTICOLO 14 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO DEL GOVERNO**

**TITOLO II
MICROMOBILITÀ**

**CAPO I
DEI VEICOLI DESTINATI ALLA MICRO-
MOBILITÀ ELETTRICA**

Art. 14.

(Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi)

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 75, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

b) al comma 75-ter, lettera c), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree»;

c) al comma 75-quater è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-vicies quater, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto ovvero privi della co-

pertura assicurativa di cui al comma 75-vicies quinquies. »;

d) al comma 75-quinquies, le parole: «75-vicies ter» sono sostituite dalle seguenti: «75-vicies quinquies»;

e) al comma 75-novies, le parole: «I conducenti di età inferiore a diciotto anni» sono sostituite dalle seguenti: «I conducenti dei monopattini»;

f) al comma 75-undecies, terzo periodo, le parole: «, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile» sono soppresse;

g) il comma 75-terdecies è sostituito dal seguente:

«75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h»;

h) il comma 75-quinquiesdecies è sostituito dal seguente:

«75-quinquiesdecies. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito *internet* istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ai ciclomotori e ai motoveicoli»;

i) il comma 75-undevicies è sostituito dal seguente:

«75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero

con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-*quater*, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-*vicies quater* »;

l) al comma 75-*vicies bis*, le parole: « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies semel* » sono sostituite dalle seguenti « di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-*vicies quinquies* »;

m) dopo il comma 75-*vicies ter* sono inseriti i seguenti:

« 75-*vicies quater*. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa, da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica

combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite un applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b), del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associato. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3-*bis*, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.

75-*vicies quinquies*. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 ».

2. Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 14.

(Modifiche alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, in materia di monopattini e altri dispositivi)

Sopprimerlo.

14.1. Traversi, Cantone, Fedè, Iaria, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera c).

Conseguentemente, al medesimo comma, sopprimere la lettera m).

14.3. Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera e).

*** 14.5.** Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera e).

*** 14.6.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, sopprimere la lettera e).

*** 14.7.** Pastorella.

Al comma 1, sopprimere la lettera e).

*** 14.8.** Gruppioni.

Al comma 1), lettera e), dopo le parole: i conducenti dei monopattini aggiungere le seguenti: a propulsione prevalentemente elettrica che non siano messi a disposizione dagli operatori di noleggio di monopattini.

**** 14.10.** Pastorella.

Al comma 1), lettera e), dopo le parole: i conducenti dei monopattini aggiungere le seguenti: a propulsione prevalentemente elettrica che non siano messi a disposizione dagli operatori di noleggio di monopattini.

**** 14.11.** Pastorino.

Al comma 1, sopprimere la lettera f).

14.13. Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera g).

14.14. Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera h).

14.16. Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera i).

14.17. Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera m).

14.18. Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera m), capoverso il capoverso 75-vicies quinquies.

14.19. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera m), capoverso comma 75-vicies quinquies, sostituire le parole: l'articolo 2054 con le seguenti: l'articolo 2043.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 14.21.** Iaria, Cantone, Fedè, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera m), capoverso comma 75-vicies quinquies, sostituire le parole: l'articolo 2054 con le seguenti: l'articolo 2043.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sopprimere l'ultimo periodo.

* **14.22.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera m), capoverso comma 75-vicies quinquies, sostituire le parole: l'articolo 2054 con le seguenti: l'articolo 2043.

Conseguentemente, al medesimo capoverso, sopprimere l'ultimo periodo.

* **14.23.** Pastorella.

Sopprimere il comma 2.

14.25. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

A.C. 1435-A – Articolo 15

ARTICOLO 15 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

CAPO II

DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE

Art. 15.

(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 3, la lettera E-bis è sostituita dalla seguente:

« E-bis – Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi »;

b) all'articolo 3, comma 1:

1) il numero 7-bis) è abrogato;

2) il numero 12-bis) è sostituito dal seguente:

« 12-bis) Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile »;

3) il numero 12-ter) è sostituito dal seguente:

« 12-ter) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli »;

4) al numero 53-bis), dopo la parola: « ciclisti » sono inserite le seguenti: « , conducenti di ciclomotori e di motocicli »;

5) dopo il numero 54) è inserito il seguente:

« 54-bis) Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine »;

6) dopo il numero 55) è inserito il seguente:

« 55-bis) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera »;

c) all'articolo 7:

1) al comma 1:

1.1) alla lettera i), dopo le parole: « riservare strade » sono inserite le seguenti: « o singole corsie »;

1.2) la lettera i-bis) è sostituita dalla seguente:

« i-bis) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso

opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili »;

1.3) la lettera *i-ter*) è abrogata;

1.4) è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *i-quater*) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile »;

2) dopo il comma 11-*bis* è inserito il seguente:

« 11-*ter*. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h »;

d) all'articolo 40, dopo il comma 5 è inserito il seguente:

« 5-*bis*. Nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche »;

e) all'articolo 68, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. I dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera c), devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1 »;

f) all'articolo 143, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-*bis*. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque po-

sizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia »;

g) all'articolo 145:

1) il comma 4-*bis* è sostituito dal seguente:

« 4-*bis*. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti »;

2) il comma 4-*ter* è sostituito dal seguente:

« 4-*ter*. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua »;

h) all'articolo 148, il comma 9-*bis* è sostituito dal seguente:

« 9-*bis*. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità reciproca e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo »;

i) all'articolo 150, il comma 2-*bis* è abrogato;

l) all'articolo 153, comma 1, primo periodo, le parole: « a motore » sono soppresse;

m) all'articolo 154:

1) al comma 2 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile »;

2) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno

della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico »;

n) all'articolo 182:

1) al comma 1-*bis* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili »;

2) il comma 9-*ter* è abrogato.

o) all'articolo 208, comma 4, lettera *c)*, le parole: « e ciclisti » sono sostituite dalle seguenti: « , ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli ».

2. Le condizioni per la realizzazione della « Corsia ciclabile » di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-*bis*), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, nonché la relativa segnaletica, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 15.

(Modifiche alla disciplina della ciclabilità)

Sopprimerlo.

* **15.1.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Sopprimerlo.

* **15.2.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera g), sopprimere il numero 1).

** **15.4.** Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera g), sopprimere il numero 1).

** **15.5.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera E-bis, dopo le parole: segnaletica verticale aggiungere le seguenti: ed eventualmente orizzontale.

Conseguentemente:

al medesimo comma:

alla lettera b):

numero 2), capoverso numero 12-bis,

sostituire le parole: , idonea a favorire la circolazione con le seguenti: salvi casi particolari, delimitata da una striscia bianca continua o discontinua e contraddistinta dal simbolo del velocipede, destinata alla circolazione, esclusiva o prioritaria,

dopo le parole: casi in cui non sia possibile aggiungere le seguenti: o adeguato al caso concreto

sostituire il numero 3) con il seguente:

3) il numero 12-ter) è sostituito dal seguente:

« 12-ter) Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane destinata alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli, contraddistinta dal simbolo del velocipede ed eventualmente da striscia bianca, continua o discontinua; ».

numero 5), capoverso 54-bis), aggiungere, in fine, le parole: ed eventualmente da segnaletica orizzontale.

numero 6), sostituire il capoverso 55-bis) con il seguente:

55-bis) Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera e alla successiva ripresa in sicurezza della circolazione dei velocipedi per compiere le manovre consentite all'intersezione;

alla lettera c):

sostituire il numero 1.2) con il seguente:

1.2) la lettera *i-bis*) è sostituita dalla seguente:

« *i-bis*) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, anche indipendentemente dalla larghezza della carreggiata soltanto all'interno dei centri storici e delle zone a traffico limitato, nei soli casi in cui non sia possibile o adeguato al caso concreto l'inserimento di piste ciclabili »;

sostituire il numero 1.3) con il seguente:

1.3) la lettera *i-ter*) è sostituita dalla seguente:

« *i-ter*) consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera *i*), purché non siano presenti binari tramviari a raso con segregazione fisica della sede tranviaria dal resto della carreggiata ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 metri. »;

sostituire il numero 1.4) con il seguente:

1.4) è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *i-quater*) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia, ovvero su strade anche

con più di una corsia per senso di marcia nel caso le condizioni lo richiedano per la sicurezza dei velocipedi nelle manovre di svolta a sinistra, con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali, anche al fine di consentire l'accesso dei velocipedi alla predetta zona, è presente, di norma a destra, una pista ciclabile laterale o una corsia ciclabile ».

numero 2), sostituire il capoverso 11-ter con il seguente:

11-ter. I comuni provvedono a delimitare e disciplinare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico, possono essere adottati i provvedimenti di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-ter) e all'articolo 7, comma 1, lettere *i-bis*), *i-ter*) e *i-quater*) senza le limitazioni di norma previste per la loro applicazione, purché siano in ogni caso assicurate idonee condizioni di sicurezza anche mediante le predette misure, e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h;

alla lettera f), capoverso 2-bis, aggiungere, in fine, le parole: , fatta salva la possibilità di occupare la parte centrale o più interna della corsia stessa per motivi di sicurezza in corrispondenza delle intersezioni e della sosta laterale;

alla lettera g), numero 1), capoverso 4-bis, aggiungere, in fine, le seguenti parole: e non possono sorpassarli qualora occupino una posizione della carreggiata diversa dal margine destro;

alla lettera h), capoverso 9-bis, sopprimere le parole: , ove le condizioni della strada lo consentano,

sostituire la lettera i) con la seguente:

i) all'articolo 150, il comma 2-bis è sostituito dal seguente:

« 2-bis. Lungo le strade a senso unico di marcia, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera *i-bis*), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti dei veloci-

pedi sono tenuti a rallentare e i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.»;

sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Le caratteristiche di dettaglio della «Corsia ciclabile» di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-bis), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Nelle more del decreto di cui al periodo precedente, continuano in via transitoria a trovare applicazione le disposizioni previgenti.

15.7. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera E-bis, dopo le parole: segnaletica verticale aggiungere le seguenti: ed eventualmente orizzontale.

* **15.8.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera a), capoverso lettera E-bis, dopo le parole: segnaletica verticale aggiungere le seguenti: ed eventualmente orizzontale.

* **15.11.** Pastorella.

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente:

a-bis) all'articolo 2, comma 7, le parole: «centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti» sono sostituite dalle seguenti: «centri abitati di comuni con popolazione complessiva non superiore a diecimila abitanti».

15.15. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 1).

15.16. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 2).

15.17. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera b), numero 2), capoverso numero 12-bis):

sostituire le parole: , idonea a favorire la circolazione con le seguenti: salvi casi particolari, delimitata da una striscia bianca continua o discontinua e contraddistinta dal simbolo del velocipede, destinata alla circolazione, esclusiva o prioritaria,

Conseguentemente:

al medesimo comma, medesimo capoverso, dopo le parole: casi in cui non sia possibile aggiungere le seguenti: o adeguato al caso concreto

sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Le caratteristiche di dettaglio della «Corsia ciclabile» di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-bis), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Nelle more del decreto di cui al periodo precedente, continuano in via transitoria a trovare applicazione le disposizioni previgenti.

15.21. Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera b), numero 2), capoverso numero 12-bis, sostituire le parole: , idonea a favorire la circolazione con le

seguenti: salvi casi particolari, delimitata da una striscia bianca continua o discontinua e contraddistinta dal simbolo del velocipede, destinata alla circolazione, esclusiva o prioritaria,

Conseguentemente al medesimo comma, medesimo capoverso:

sopprimere la parola: soli

aggiungere, in fine, le parole: o si ritenga di dover mantenere la corsia ciclabile in uso promiscuo con gli autoveicoli al fine di migliorare la fluidità del traffico degli stessi

15.23. Pastorino, Casu.

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 3).

Conseguentemente, al medesimo comma:

lettera c), sopprimere il numero 1.2);

sopprimere la lettera i).

15.27. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 3.

Conseguentemente, sopprimere il comma 2.

*** 15.28.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Al comma 1, lettera b), sopprimere il numero 3).

Conseguentemente, sopprimere il comma 2.

*** 15.29.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera b), numero 3), capoverso numero 12-ter, sostituire la parola: idonea con la seguente: destinata.

Conseguentemente, al medesimo comma:

medesimo capoverso, aggiungere, in fine, le parole: , contraddistinta dal simbolo del velocipede ed eventualmente da striscia bianca, continua o discontinua

lettera c), numero 1.2), capoverso i-bis), sostituire le parole: nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili con le seguenti: indipendentemente dalla larghezza della carreggiata all'interno dei centri storici e delle zone a traffico limitato.

15.30. Pastorella.

Al comma 1, lettera b), numero 3), capoverso numero 12-ter, sostituire la parola: idonea con la seguente: destinata

Conseguentemente, al medesimo comma, medesimo capoverso, aggiungere, in fine, le parole: , contraddistinta dal simbolo del velocipede ed eventualmente da striscia bianca, continua o discontinua.

15.32. Pastorino.

Al comma 1, lettera b), numero 4), sopprimere le parole: e di motocicli.

15.1000. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera b), numero 6), capoverso numero 55-bis), aggiungere, in fine, le parole: e alla successiva ripresa in sicurezza della circolazione dei velocipedi per compiere le manovre consentite all'intersezione.

Conseguentemente, al medesimo comma, lettera c), numero 1.4), capoverso lettera i-quater):

sostituire le parole: e con velocità con le seguenti: , ovvero su strade anche con più di una corsia per senso di marcia nel caso le condizioni lo richiedano per la sicurezza dei velocipedi nelle manovre di svolta a sinistra, con velocità;

dopo le parole: 50 km/h e nelle quali aggiungere le seguenti: , anche al fine di consentire l'accesso dei velocipedi alla predetta zona,

15.50. Pastorella.

Al comma 1, lettera b), numero 6), capoverso numero 55-bis), aggiungere, in fine, le parole: e alla successiva ripresa in sicurezza della circolazione dei velocipedi per compiere le manovre consentite all'intersezione.

15.52. Ghio, Bakkali, Barbagallo, Casu, Morassut, Roggiani, Mauri.

Al comma 1, lettera c), sopprimere il numero 1.2)

15.54. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera c), numero 1.2), capoverso lettera i-bis), sostituire le parole: nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili con le seguenti: , anche indipendentemente dalla larghezza della carreggiata soltanto all'interno dei centri storici e delle zone a traffico limitato.

15.56. Pastorino.

Al comma 1, lettera c), sopprimere il numero 1.3).

*** 15.60.** Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera c), sopprimere il numero 1.3).

*** 15.61.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera c), sopprimere il numero 1.3).

*** 15.62.** Pastorella.

Al comma 1, lettera c), sostituire il numero 1.3) con il seguente:

1.3) la lettera i-ter, è sostituita dalla seguente:

« i-ter) vietare la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i) solo se realizzano con oneri finanziari a proprio carico interventi infrastrutturali compensativi come la realizzazione di piste ciclabili nelle stesse sedi stradali o in strade limitrofe che si collochino nel raggio di 500 metri ».

15.66. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

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

d-bis) all'articolo 50, dopo il comma 2-ter, è aggiunto il seguente:

« 2-quater. I velocipedi adibiti al trasporto professionale di merci o persone possono raggiungere la lunghezza massima di 6 m, inclusi eventuali rimorchi di cui all'articolo 56 »;

d-ter) all'articolo 56, comma 1, dopo le parole: « dagli autoveicoli di cui al comma 1 dell'art. 54 » sono inserite le seguenti: « , dai velocipedi di cui al comma 2-quater dell'art. 50 ».

15.80. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera f), capoverso comma 2-bis, aggiungere, in fine, le parole: fatta salva la possibilità di occupare la parte centrale o più interna della corsia stessa per motivi di sicurezza in corrispondenza delle intersezioni e della sosta laterale.

15.87. Pastorella.

Al comma 1, sopprimere la lettera g).

15.92. Pastorino.

Al comma 1, lettera g), sopprimere il numero 1).

15.93. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera g), numero 1), capoverso comma 4-bis, aggiungere, in fine, le parole: e non possono sorpassarli qualora occupino una posizione della carreggiata diversa dal margine destro.

15.95. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, lettera g), sopprimere il numero 2).

15.98. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera h), sostituire il capoverso 9-bis con il seguente:

9-bis. Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri e, in ogni caso, la maggiore distanza laterale possibile di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte della bicicletta stessa. Prima di effettuare il sorpasso di una bicicletta, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.

15.1001. Sergio Costa, Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera h), capoverso comma 9-bis, sopprimere le parole: , ove le condizioni della strada lo consentano,.

*** 15.101.** Berruto, Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut, Ghirra.

Al comma 1, lettera h), capoverso comma 9-bis, sopprimere le parole: , ove le condizioni della strada lo consentano,.

*** 15.102.** Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, lettera g), capoverso comma 9-bis, sostituire le parole: , ove le condizioni della strada lo consentano, con le seguenti: nelle strade urbane, la distanza di sicurezza di un metro e nelle strade extra urbane,.

15.104. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1, sostituire la lettera i) con la seguente:

i) all'articolo 150, il comma 2-bis è sostituito dal seguente:

« 2-bis. Lungo le strade a senso unico di marcia, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti dei velocipedi sono tenuti a rallentare e i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile. »

15.106. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Al comma 1, sopprimere la lettera l).

15.1002. Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera n), al numero 1) premettere il seguente:

01) al comma 1, le parole da: « quando circolano fuori dai centri abitati » fino alla fine del comma, sono soppresse.

15.108. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera n), dopo il numero 1), aggiungere il seguente:

1-bis) al comma 9, dopo le parole: « quando esistono » sono inserite le seguenti: « e sono percorribili in sicurezza ».

15.109. Sergio Costa, Cantone, Fede, Iaria, Traversi, Morfino.

Al comma 1, lettera n), dopo il numero 1), aggiungere il seguente:

1-bis) al comma 9, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Sono esenti dall'obbligo di circolazione sulle corsie e piste ciclabili i velocipedi adibiti al trasporto professionale di merci o persone ».

15.111. Traversi, Cantone, Fede, Iaria, Morfino.

Al comma 1 dopo la lettera n), aggiungere la seguente:

n-bis) dopo l'articolo 182, è aggiunto il seguente:

« Art. 182-bis.

(Circolazione di velocipedi, ciclomotori e motocicli nelle corsie riservate)

1. Sulle corsie di cui all'articolo 7, comma 1), lettera i) del presente codice è sempre consentita la circolazione delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli, salvo diversa disposizione, motivata da considerazioni sulla sicurezza della circolazione, da adottarsi con ordinanza del sindaco. »

15.113. Pastorella.

Sopprimere il comma 2.

*** 15.114.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut.

Sopprimere il comma 2.

*** 15.115.** Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Le caratteristiche di dettaglio della « Corsia ciclabile » di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-bis), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Nelle more del decreto di cui al periodo precedente, continuano in via transitoria a trovare applicazione le disposizioni previgenti.

**** 15.117.** Ghio, Barbagallo, Bakkali, Casu, Morassut, Roggiani, Mauri.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Le caratteristiche di dettaglio della « Corsia ciclabile » di cui all'articolo 3, comma 1, numero 12-bis), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, in ambito sia urbano sia extraurbano, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Nelle more del decreto di cui al periodo precedente, continuano in via transitoria a trovare applicazione le disposizioni previgenti.

**** 15.120.** Pastorino.

Dopo l'articolo 15, aggiungere il seguente:

Art. 15-bis.

(Guida autonoma)

1. All'articolo 46 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, comma 1, le parole: « guidate dall'uomo » sono soppresse.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono apportate le opportune modifiche ai regolamenti tecnici e alla normativa in materia di circolazione dei veicoli, al fine di adeguarla a quanto previsto dall'articolo 34-bis della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale e a quanto previsto dal Regolamento UN/ECE R-157 in materia di omologazione dei veicoli per quanto riguarda il sistema automatizzato di mantenimento della corsia.

15.03. Pastorella.

Dopo l'articolo 15, aggiungere il seguente:

Art. 15-bis.

(Modifiche al codice della strada in materia di noleggio occasionale)

1. Dopo l'articolo 84 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« Art. 84-bis.

(Noleggio occasionale)

1. Al fine di incentivare il turismo all'aria aperta in Italia e ottimizzare l'utilizzo di veicoli ricreazionali, il proprietario persona fisica di autocaravan di cui agli articoli 56, comma 2, lettera e) e 54, comma 1, lettera m), iscritti nei registri nazionali, può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio delle predette unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità.

2. L'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche e comunque finalizzate alla semplificazione degli adempimenti, all'Agenzia delle entrate e alla Questura territorialmente competente nelle modalità di cui al decreto ministeriale 29 ottobre 2021.

3. Il contratto di noleggio deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme, digitale o cartacea.

4. I proventi derivanti dall'attività di noleggio di cui al comma 1, sono assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20 per cento, con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio. L'imposta sostitutiva è versata entro il termine stabilito per il versamento a saldo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche. L'acconto relativo all'imposta sul reddito delle persone fisiche è calcolato senza tenere conto delle disposizioni di cui al presente comma. Per la liquidazione, l'accertamento, la riscossione e il contenzioso riguardanti l'imposta sostitutiva di cui al presente comma si applicano le disposizioni previste per le imposte sui redditi. Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabilite modalità semplificate di documentazione e di dichiarazione dei predetti proventi, le modalità di versamento dell'imposta sostitutiva, nonché ogni altra disposizione utile ai fini dell'attuazione del presente comma. La mancata comunicazione all'Agenzia delle entrate prevista dal comma 2, preclude la possibilità di fruire del regime tributario sostitutivo di cui al presente comma, ovvero comporta la decadenza dal medesimo regime.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto il Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro dell'interno, sono definite, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 2 ».

15.016. Pastorella.

Dopo l'articolo 15, aggiungere il seguente:

Art. 15-bis.

(Modifiche al codice della strada relative alla precedenza in rotatoria)

1. All'articolo 145 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « salvo diversa segnalazione » sono sostituite dalle seguenti: « salvo quanto previsto dal comma 4, secondo periodo, e in caso di diversa segnalazione »;

b) al comma 4 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I conducenti che si immettono in una rotatoria devono dare precedenza ai veicoli che l'hanno già impegnata ».

15.017. Faraone.

A.C. 1435-A – Articolo 16

**ARTICOLO 16 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

Art. 16.

(Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)

1. All'articolo 175 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera a), sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1 è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto maggiorenne ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 16.

(Circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali)

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

TITOLO II-bis

**DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A
MOTORE DESTINATI AL TRASPORTO DI
PERSONE E AL TRASPORTO DI MERCI**

CAPO I

**EQUIPAGGIAMENTO: DISPOSITIVI DI RI-
LEVAMENTO E DI SEGNALEZIONE DE-
GLI ANGOLI CIECHI**

Art. 16-bis.

(Modifiche in materia di equipaggiamento dei veicoli per la sicurezza della circolazione)

1. All'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-bis. I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote di cui lettere b) e c) dell'art. 47 categorie M2, M3, N2, N3, devono essere equipaggiati con segnaletica adesiva, visibile sia lateralmente che sul lato posteriore del veicolo, per consentire agli utenti vulnerabili di cui all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), di individuare gli angoli ciechi. I veicoli delle suddette categorie devono altresì essere dotati di dispositivi di rilevazione degli utenti vulnerabili, da collocare in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta.

1-ter. Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-bis privo dei dispositivi ivi prescritti o con dispositivi non

conformi alle disposizioni stabilite dai decreti che definiscono le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui al comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II. ».

2. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui all'articolo 72, comma 1-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo, sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Al fine di promuovere la sicurezza stradale degli utenti vulnerabili è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per il rimborso di parte del costo sostenuto per l'acquisto dei dispositivi di sicurezza di cui al comma 1, con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2024 e di 15 milioni di euro per l'anno 2025.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti i criteri e le modalità di erogazione e di ripartizione del fondo di cui al comma 1.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2024 e a 15 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Conseguentemente, all'articolo 35, comma 3, lettera u), sopprimere le parole: riducendo gli angoli morti.

16.01002. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Evi, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti, Casu.

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

Art. 16-bis.

(Modifiche al codice della strada in materia di dotazione del dispositivo « angoli ciechi » per la circolazione di mezzi pesanti)

1. All'articolo 72 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti commi:

« 1-bis. I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote, appartenenti alle categorie M2, M3, N2 e N3, di cui alle lettere b) e c) dell'articolo 47, devono essere equipaggiati con segnaletica adesiva, visibile sia lateralmente che sul lato posteriore del veicolo, per consentire agli utenti vulnerabili di cui all'articolo 3, comma 1, numero 53-bis), di individuare gli angoli ciechi. I veicoli delle suddette categorie devono altresì essere dotati di dispositivi di rilevazione degli utenti vulnerabili, da collocare in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta.

1-ter. Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-bis privo dei dispositivi ivi prescritti o con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dai decreti che definiscono le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui al comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II ».

2. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui all'articolo 72, comma 1-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo, sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le disposizioni di cui al comma 1, si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Al fine di promuovere la sicurezza stradale degli utenti vulnerabili è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per il rimborso di parte del costo sostenuto per l'acquisto dei dispositivi di sicurezza di cui all'articolo 72 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal presente articolo, con una dotazione di 5 milioni di euro per l'anno 2024 e di 15 milioni di euro per l'anno 2025.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti i criteri e le modalità di erogazione e di ripartizione del fondo di cui al comma 4.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 2, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2024 e a 15 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

16.03. Gianassi, Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut, Roggiani, Mauri.

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

TITOLO II-*bis*

DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE DESTINATI AL TRASPORTO DI PERSONE E AL TRASPORTO DI MERCI

CAPO I

EQUIPAGGIAMENTO: DISPOSITIVI DI RILEVAMENTO E DI SEGNALEAZIONE DEGLI ANGOLI CIECHI

Art. 16-*bis*.

(Modifiche in materia di equipaggiamento dei veicoli per la sicurezza della circolazione)

1. All'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote appartenenti alle categorie M2, M3, N2 e N3, di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 47, devono essere equipaggiati con segnaletica adesiva, visibile sia lateralmente che sul lato posteriore del veicolo, per consentire agli utenti vulnerabili di cui all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), di individuare gli angoli ciechi. I veicoli delle suddette categorie devono altresì essere dotati di dispositivi di rilevazione degli utenti vulnerabili, da collocare in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta.

1-*ter*. Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-*bis* privo dei dispositivi ivi prescritti o con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dai decreti che definiscono le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui al comma 1-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II. »

2. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui all'articolo 72, comma 1-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo, sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da

emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

*** 16.01.** Pastorella.

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

TITOLO II-*bis*

DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE DESTINATI AL TRASPORTO DI PERSONE E AL TRASPORTO DI MERCI

CAPO I

EQUIPAGGIAMENTO: DISPOSITIVI DI RILEVAMENTO E DI SEGNALEZIONE DEGLI ANGOLI CIECHI

Art. 16-*bis*.

(Modifiche in materia di equipaggiamento dei veicoli per la sicurezza della circolazione)

1. All'articolo 72 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 1, sono aggiunti i seguenti commi:

« 1-*bis*. I veicoli a motore destinati al trasporto di persone o al trasporto di merci aventi almeno quattro ruote, appartenenti alle categorie M2, M3, N2 e N3, di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 47, devono essere equipaggiati con segnaletica adesiva, visibile sia lateralmente che sul lato posteriore del veicolo, per consentire agli utenti vulnerabili di cui all'articolo 3, comma 1, numero 53-*bis*), di individuare gli angoli ciechi. I veicoli delle suddette categorie devono altresì essere dotati di dispositivi di rilevazione degli utenti vulnerabili, da collocare in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede, in grado di emettere un segnale acustico di allerta.

1-*ter*. Chiunque circoli con uno dei veicoli di cui al comma 1-*bis* privo dei disposi-

tivi ivi prescritti o con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite dai decreti che definiscono le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui al comma 1-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Si applica altresì la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione, secondo le disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II ».

2. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali dei dispositivi di cui all'articolo 72, comma 1-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, introdotto dal comma 1 del presente articolo, sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano a decorrere dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

*** 16.02.** Gianassi, Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut, Roggiani, Mauri.

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

Art. 16-*bis*.

(Dispositivi di sicurezza in materia di sensori dell'angolo cieco per i mezzi pesanti)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono apportate le opportune modifiche ai regolamenti tecnici e alla normativa in materia di circolazione dei veicoli, al fine di prevedere che tutti i veicoli di categoria N2, N3, M2 ed M3 immatricolati a partire dal 1° gennaio 2025 siano dotati di sistemi avanzati capaci di rilevare la presenza di pedoni e ciclisti in prossimità della parte anteriore del veicolo o sul lato del marciapiede e di emettere un segnale di allerta, nonché di apposito adesivo di segnalazione della presenza dell'angolo cieco, al fine di evitare la collisione.

16.04. Pastorella.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.



19ALA0081210