



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

**ASSEMBLEA**

322<sup>a</sup> seduta pubblica

giovedì 29 aprile 2021

Presidenza del vice presidente Taverna,  
indi del vice presidente Rossomando

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> .....	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) ....</i>	47
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) .....</i>	117

## INDICE

## RESOCONTO STENOGRAFICO

## SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....5

## DISEGNI DI LEGGE

## Seguito della discussione:

(2168) *Conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (Relazione orale)*

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia*

PRESIDENTE.....5, 8, 9, 10, 24  
 COLTORTI, *relatore* .....6, 9  
 BELLANOVA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili* .....8, 9  
 PERGREFFI (L-SP-PSd'Az) .....9  
 DE FALCO (Misto) .....10  
 VONO (IV-PSI) .....11  
 RUSPANDINI (Fdl) .....12  
 FERRAZZI (PD) .....14  
 BERUTTI (Misto-IeC) .....16  
 MALLEGGNI (FIBP-UDC) .....18  
 CAMPARI (L-SP-PSd'Az) .....20  
 DI GIROLAMO (M5S) .....22

**(3-02467) - Garanzia dei diritti umani in Afghanistan dopo il ritiro delle truppe internazionali:**

PRESIDENTE.....24  
 PINOTTI (PD) .....24, 26  
 DI MAIO, *ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*.....25

**(3-02473) - Criticità nel sostegno ai rifugiati palestinesi:**

PRESIDENTE.....27  
 SACCONI (FIBP-UDC) .....27, 29  
 DI MAIO, *ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*.....28

**(3-02471) - Fine del blocco dei licenziamenti e iniziative per il sostegno al mercato del lavoro:**

PRESIDENTE.....29  
 CARBONE (IV-PSI) .....29, 31  
 ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*...30

**(3-02469) - Agevolazioni ai navigator per l'accesso al pubblico impiego:**

PRESIDENTE.....32  
 DE BERTOLDI (Fdl) .....32, 34

ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*...33

**(3-02470) - Introduzione di un salario minimo legale:**

PRESIDENTE.....34  
 LAFORGIA (Misto-LeU-Eco) .....34, 36  
 ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali* .....35

**(3-02472) - Disciplina dei contratti di lavoro a tempo determinato:**

PRESIDENTE.....36  
 BERGESIO (L-SP-PSd'Az) .....36, 38  
 ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*...37

**(3-02474) - Prossime iniziative normative in ambito pensionistico:**

PRESIDENTE.....39  
 ROMAGNOLI (M5S) .....39, 41  
 ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*...40

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ CONNESSE ALLE COMUNITÀ DI TIPO FAMILIARE CHE ACCOLGONO MINORI**

Convocazione .....41

**INTERVENTI SU ARGOMENTI NON ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO**

PRESIDENTE.....44  
 LOMUTI (M5S) .....42  
 FERRARA (M5S) .....42  
 CRUCIOLI (Misto) .....43

**ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 2021** .....44*ALLEGATO A***DISEGNO DI LEGGE N. 2168**

Articolo 1 del disegno di legge di conversione ..... 47  
 Articolo 1 del decreto-legge ..... 47  
     Emendamento e ordine del giorno ..... 48  
     Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 1 ..... 51  
 Articolo 2 del decreto-legge ..... 53  
     Emendamenti e ordini del giorno ..... 53  
     Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 2 ..... 60  
 Articolo 3 del decreto-legge ..... 85  
     Emendamenti ..... 85  
     Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 3 ..... 96  
 Articolo 4 del decreto-legge ..... 104  
     Proposta di coordinamento ..... 104

**INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 151-BIS DEL REGOLAMENTO.....**

Interrogazione sulla garanzia dei diritti umani in Afghanistan dopo il ritiro delle truppe internazionali..... 105

Interrogazione sulle criticità nel sostegno ai rifugiati palestinesi ..... 107

Interrogazione sulla fine del blocco dei licenziamenti e su iniziative per il sostegno al mercato del lavoro.... 108

Interrogazione sulle agevolazioni ai navigator per l'accesso al pubblico impiego ..... 109

Interrogazione sull'introduzione di un salario minimo legale..... 111

Interrogazione sulla disciplina dei contratti di lavoro a tempo determinato..... 112

Interrogazione sulle prossime iniziative normative in ambito pensionistico..... 114

**ALLEGATO B****PARERI**

Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2168 e sui relativi emendamenti ..... 117

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA.....****SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA ..****CONGEDI E MISSIONI .....****GRUPPI PARLAMENTARI**

Variazioni nella composizione e denominazione di componente..... 127

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ CONNESSE ALLE COMUNITÀ DI TIPO FAMILIARE CHE ACCOLGONO MINORI**

Composizione ..... 127

**DISEGNI DI LEGGE**

Assegnazione..... 128

Annunzio di presentazione ..... 129

**CONSIGLI REGIONALI E DELLE PROVINCE AUTONOME**

Trasmissione di voti..... 129

**PARLAMENTO EUROPEO**

Trasmissione di documenti. Deferimento ..... 130

**COMMISSIONE EUROPEA**

Trasmissione di progetti di atti legislativi dell'Unione europea. Deferimento ..... 132

**PETIZIONI**

Annunzio..... 132

**MOZIONI E INTERROGAZIONI**

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni..... 133

Mozioni..... 134

Interrogazioni..... 138

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento..... 138

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta..... 139

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente TAVERNA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,01*).

Si dia lettura del processo verbale.

LAFORGIA, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

#### **Seguito della discussione del disegno di legge:**

**(2168) Conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (Relazione orale) (ore 10,04)**

**Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2168.

Ricordo che nella seduta di ieri il relatore ha svolto la relazione orale e ha avuto luogo la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

COLTORTI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tutti noi parlamentari in quest'ultimo anno siamo stati sommersi da decreti-legge. Tutti i Governi di questa legislatura hanno sentito la forte necessità di migliorare le condizioni di vita del Paese, in particolare dando sostegno a coloro che avevano meno, in modo da moderare uno squilibrio socio-economico che vede tante persone non arrivare a fine mese.

Quando giunge un decreto-legge, questa giusta aspirazione di ogni parlamentare, spesso coadiuvata dai suggerimenti di tante categorie che si trovano in difficoltà, conduce a un proliferare di emendamenti talora non congruenti con i dettami del provvedimento.

Il Presidente di Commissione, che in questo caso è anche relatore, deve seguire questi dettami con le inammissibilità che sono poi supervisionate dalla Presidenza del Senato. Dispiace dunque sentire alcuni parlare di inammissibilità arbitrarie e ascoltare critiche ai pareri della Commissione bilancio, di cui fanno parte membri di tutti i Gruppi politici di maggioranza (che ora è veramente allargata). Altri emendamenti sono bocciati dal Governo che, per motivi vari, può ritenerli non congrui e non sostenibili.

Il decreto-legge in esame tratta temi riguardanti la continuità territoriale con le isole maggiori, il libretto unico di circolazione e un bando di idee per portare le grandi navi fuori dalla laguna di Venezia.

Sono temi caldi, perché nei decenni passati la nostra società ha sempre sostenuto il libero mercato e, nel caso della continuità territoriale, sia navale, sia aerea, abbiamo visto che gli imprenditori cercano giustamente il guadagno, che però, in tempi critici come quello attuale, non può realizzarsi ed è lo Stato che deve intervenire sostenendo i privati per garantire il servizio pubblico. È evidente che se non c'è guadagno i privati non si muovono, ma lo è altrettanto che lo Stato non è una vacca da mungere.

Nel caso della Sardegna, il senatore Floris ha evidenziato il caso di Air Italy, che ha fatto impresa, ma che, nel momento in cui non c'è stata sostenibilità economica, non ha esitato a lasciare senza lavoro centinaia di persone. Si tratta di casi diffusi in tutto il Paese. Spesso gli imprenditori prendono le sovvenzioni statali per fare impresa, ma, nel momento in cui i guadagni vengono meno, chiudono o decentrano la propria attività. È evidente che si deve trovare un equilibrio, certamente difficile, tra queste due esigenze.

La proroga riguardante il libretto unico di circolazione ha portato all'attenzione problemi immani riguardanti la circolazione, che sono stati fortemente acuiti dalla pandemia. Mi riferisco, in particolare, alle revisioni e alle patenti, con oltre 350.000 giovani che attendono anche oltre un anno per poter prendere la patente, nonché i problemi connessi alle patenti nautiche, dei rimorchi e dei mezzi agricoli. Questi temi vengono toccati marginalmente dal decreto-legge, ma sono di estrema urgenza e il Governo li ha recepiti, decidendo di inserirli in un prossimo decreto in arrivo (il che ha portato al ritiro di numerosi emendamenti), di modo che possano essere rapidamente attuati.

Il tema delle grandi navi nella laguna di Venezia è un problema immenso, perché le grandi navi hanno un pescaggio elevato e per adeguare i fondali sono stati scavati artificialmente vari canali per giungere sia in centro città, sia al porto di Marghera. Lo scavo dei canali modifica le dinamiche della laguna, sottesa di un equilibrio precario per le mutate condizioni dinamiche che ne hanno visto la nascita e l'evoluzione. Il passaggio delle navi più grandi genera correnti più intense, le quali asportano sedimenti, come ci è stato mostrato, sul bordo del canale dei Petroli. È evidente che erodere sedimenti all'interno dei canali può condurre allo scalzamento delle fondamenta degli edifici, con conseguenze critiche per la stabilità di questi ultimi. Anche in questo caso, è necessario trovare un equilibrio tra la necessità di garantire l'arrivo dei turisti, che costituiscono una linfa vitale per l'economia cittadina, e la preservazione dell'ecosistema.

Credo che l'attenzione vada posta in un'ottica di lungo termine. Le decisioni politiche troppo spesso sono legate al consenso immediato, mentre si dovrebbe volare alti e garantire la sostenibilità di un bene o di un ecosistema.

Dispiacciono enormemente i giudizi del senatore De Falco, che ha criticato la decisione della 5ª Commissione, quando è evidente che i suoi emendamenti, che chiedevano di procedere con la valutazione dei progetti esistenti (in pratica, solamente il progetto Duferco-De Piccoli), com'è stato evidenziato in Commissione, anche con documenti scritti a disposizione dei commissari, avrebbero certamente avuto implicazioni economiche, e non di poco conto.

Ricordo - a chi non conosca il progetto - che si tratta di un porto subito fuori dalla bocca di Lido, addossato alla sponda Nord, che ha avuto un *iter* controverso. Il progetto non ha visto una gara, non ha avuto evidenza pubblica e soprattutto prevede importi preliminari di circa 140 milioni, con compensi superiori ai 5 milioni di euro; non rispetta dunque le regole dei contratti né quelle europee. Ha avuto inoltre il parere contrario sia del comitato per Venezia sia dei Comuni su cui insiste, incluso quello di Venezia.

Condivido con De Falco che, comunque ci si muova a Venezia, si ledono interessi e si aprono i fuochi incrociati per bloccare questo o quel progetto. Credo però che il ministro Giovannini - che ringrazio per aver individuato Venezia come uno dei primi temi da affrontare - abbia fatto benissimo a bandire un concorso di idee per trovare la soluzione. Ricordo che era un'iniziativa presa già dal ministro Toninelli, che aveva condotto all'individuazione di tre soluzioni fuori laguna, *iter* però interrotto dal termine del Governo Conte I. Dunque, se il progetto Duferco è valido, potrà essere ripresentato seguendo un *iter* trasparente e cristallino, che potrà eventualmente condurre alla sua approvazione.

Dati i molteplici interessi, condivido perfettamente quanto esplicitato dal senatore Margiotta, ovvero che per il concorso di idee sia indispensabile individuare una commissione giudicatrice fatta da professionisti di altissimo profilo e non invischiati nel contesto locale.

Troppo spesso abbiamo visto come Venezia e le opere per salvaguardarla siano state al centro di malaffare e truffe.

Ricordo che, quando siamo giunti al Governo noi del MoVimento 5 Stelle, il Mose non era stato completato, benché mancasse solamente un 5 per cento per il completamento dell'opera. Oggigiorno forse si potrebbero trovare

soluzioni alternative e meno impattanti sull'ecosistema della laguna, ma intanto è stato avviato e protegge Venezia dalle maree eccezionali, sempre che chi è preposto alle decisioni lo faccia con prontezza.

Vorremmo tutti vedere Venezia piena di turisti e senza le grandi navi. Abbiamo ascoltato alcuni armatori dichiarare che andare con le grandi navi fuori laguna non è un problema, ma necessitano di certezze. Confido dunque che la soluzione che verrà individuata terrà certamente conto delle esigenze di tutti. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

BELLANOVA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili*. Signor Presidente, intervengo brevemente per ringraziare il Presidente relatore, i commissari di maggioranza e di opposizione e dirigenti e funzionari che hanno collaborato a un decreto-legge che, pur essendo composto - è vero - di soli quattro articoli, era necessario. Infatti, penso che l'importante dibattito che c'è stato in Commissione e la produzione di emendamenti non ostruzionistici, ma di merito e rispondenti a esigenze reali che si avvertono nel Paese, abbiamo potuto arricchire tutti noi in termini di competenze e di conoscenze.

Vorrei sottolineare che anche le proroghe, quando non si è stati capaci di completare l'*iter* o di dare soluzione alle questioni, sono uno strumento importante per non aggravare le difficoltà dei soggetti interessati. Questo è il lavoro che abbiamo fatto. Tanti emendamenti sono stati presentati e condivisi, ma purtroppo non andranno in discussione e non sarà possibile approvarli, perché molti sono stati dichiarati inammissibili.

Quegli emendamenti però, come dicevo in precedenza, hanno segnalato esigenze reali, a cui bisogna dare soluzioni. Alcuni sono già stati inseriti nel decreto-legge che è stato varato dal Governo, altri verranno discussi tra pochi minuti in Consiglio dei ministri e saranno contenuti nel decreto-legge emanando. Quanto a quelli che rimangono, credo che dobbiamo lavorare per fare in modo che ci siano i tempi per migliorare il provvedimento alla Camera dei deputati e comunque occorre impegnarsi per trovare uno strumento con cui poter dare soddisfazione al grande lavoro che è stato fatto. Grazie ancora e buon lavoro a tutti noi. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenuti alla Presidenza - e sono in distribuzione - i pareri espressi dalla 1ª e dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verranno pubblicati in allegato al Resoconto della seduta odierna.

La Presidenza dichiara improponibili, ai sensi dell'articolo 97, comma 1, del Regolamento, per estraneità di materia rispetto ai contenuti del decreto-legge, gli emendamenti 1.0.1, 1.0.2, 2.8 (testo 2), 2.9, 2.10, 2.11, 2.0.1, 2.0.2, 2.0.3, 2.0.4, 2.0.5, 2.0.6, 2.0.7, 2.0.8, 2.0.9, 2.0.10, 2.0.11, 2.0.12, 2.0.13, 2.0.14, 2.0.15, 2.0.16, 2.0.17, 2.0.18, 2.0.19, 2.0.20, 2.0.21, 2.0.22, 2.0.23, 2.0.24, 2.0.25 (testo 2), 2.0.26, 2.0.27, 2.0.28, 2.0.29, 2.0.30, 2.0.31, 2.0.32, 2.0.33, 2.0.34, 2.0.35, 2.0.36, 2.0.37, 2.0.38, 2.0.39, 2.0.40, 2.0.41, 2.0.42, 2.0.43, 2.0.44, 2.0.45, 2.0.46, 2.0.47, 2.0.48, 2.0.49, 2.0.50, 2.0.51, 2.0.52,



2.0.53, 3.14, 3.26, 3.27, 3.28, 3.30, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.5, 3.0.6, 3.0.7, 3.0.8 e 3.0.9, nonché l'ordine del giorno G1.1.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Procediamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti agli articoli del decreto-legge, che si intendono illustrati e su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

COLTORTI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento 1.100.

Anticipo anche il parere sugli emendamenti e gli ordini del giorno riferiti ai successivi articoli del decreto-legge in esame. Esprimo parere favorevole all'emendamento 2.1 (testo 3). Sugli ordini del giorno G2.1 e G2.2 mi rimetto al Governo. Invito al ritiro dell'emendamento G3.1, altrimenti esprimo parere contrario. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 3.100.

Per ragioni di coordinamento normativo, atteso che il contenuto delle proposte emendative 3.0.10 (già 3.29), 3.0.3 (testo 2) e 3.0.4 (testo 2), che introducono l'articolo aggiuntivo 3-*bis*, risulta inserito nell'emanando decreto-legge recante proroga dei termini legislativi, esse si intendono ritirate.

BELLANOVA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

Quanto agli ordini del giorno, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G2.2, mentre propongo la seguente riformulazione dell'ordine del giorno G2.1: «impegna il Governo a valutare l'opportunità di assumere le iniziative necessarie a garantire il coinvolgimento delle associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, in relazione all'adozione di eventuali disposizioni in materia di procedure per la richiesta e il rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo».

PRESIDENTE. Senatore Barboni, accetta la riformulazione proposta?

BARBONI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, la accetto.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, chiediamo al senatore Barboni di poter aggiungere all'ordine del giorno G2.1 (testo 2) le firme dei senatori del Gruppo Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione della 8ª Commissione, quindi, oltre alla mia anche quelle dei colleghi Campari, Rufa e Corti.

PRESIDENTE. Vedo che il senatore Barboni è d'accordo.

Essendo trascorso il termine di venti minuti, possiamo procedere alle votazioni.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.100, presentato dalla Commissione.

*(Segue la votazione).*

**Il Senato approva.** *(v. Allegato B).*

L'ordine del giorno G1.1 e gli emendamenti 1.0.1 (testo 3) e 1.0.2 sono improponibili.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 2.1 (testo 3), presentato dalla Commissione.

*(Segue la votazione).*

**Il Senato approva.** *(v. Allegato B).*

Gli emendamenti da 2.3 a 2.7 sono stati ritirati.

Gli emendamenti da 2.8 (testo 2) a 2.11 sono improponibili.

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G2.1 (testo 2) e G2.2 non verranno posti ai voti.

Gli emendamenti da 2.0.2 a 2.0.53 sono improponibili.

Passiamo all'emendamento 3.1, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Essendone stata avanzata richiesta, procediamo alla votazione.

DE FALCO *(Misto)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE FALCO *(Misto)*. Signor Presidente, chiedo che sia messo ai voti, perché di per sé l'emendamento, differentemente da quanto sostenuto dal relatore, non può provocare e non provoca alcun costo.

Un costo verrebbe a configurarsi solo dopo l'eventuale approvazione di uno dei progetti (non ve n'è uno solo) che sono in questo momento presenti ad uno stadio avanzato.

Ho raccolto 15 firme dei colleghi e chiedo che sia messo comunque ai voti, perché l'interesse nazionale è stato anche illustrato dal ministro Franceschini ed è quello di far allontanare al più presto le navi dalla laguna veneta.

Con l'articolo 3, che è contenuto nel decreto-legge n. 45, non abbiamo certezza che tra cento anni le navi non siano ancora lì. Con l'emendamento 3.1, invece, si chiede sostanzialmente di esaminare almeno i progetti esistenti e non buttare tutto il lavoro che è stato fatto, senza neanche esaminarlo. L'esame non comporta la spesa: questo è il punto.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.1, presentato dai senatori De Falco e Fattori.

*(Segue la votazione).*

**Il Senato non approva.** *(v. Allegato B).*

L'emendamento 3.3 è stato ritirato.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 3.100, presentato dalla Commissione.

*(Segue la votazione).*

**Il Senato approva.** *(v. Allegato B).*

Gli emendamenti da 3.4 a 3.25 (testo 2) e 3.0.10 sono stati ritirati.

Gli emendamenti 3.14 e da 3.26 a 3.0.9 sono improponibili.

La proposta di coordinamento Coord.1 è stata ritirata.

Passiamo alla votazione finale.

VONO *(IV-PSI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VONO *(IV-PSI)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, quando è arrivato in Commissione questo decreto-legge recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia, che ci apprestiamo a convertire in legge... *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Aspettiamo qualche secondo. Se i colleghi che stanno lasciando l'Aula possono farlo in maniera celere o silenziosa, posso ridare la parola alla senatrice Vono. Prego, senatrice.

VONO *(IV-PSI)*. Stavo dicendo che, quando è arrivato in Commissione questo decreto-legge che ci apprestiamo a convertire, abbiamo pensato che potesse rappresentare un'occasione per la trattazione seria di queste tematiche e abbiamo discusso e lavorato per dare un senso alla normativa proposta. *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Colleghi, non vi dico nulla, ma cortesemente accomodatevi fuori dall'Aula. Prego, senatrice.

VONO *(IV-PSI)*. Devo dire, però, che il fatto che la maggior parte degli emendamenti presentati e su cui spesso si è trovato anche l'accordo della maggioranza dei Commissari (e voglio ribadire che non erano emendamenti bandiera per i nostri partiti politici di appartenenza, ma utili e necessari ai cittadini e alle imprese che, fiduciosi, ci avevano chiesto di intervenire) siano stati dichiarati quali improponibili, quali bocciati, perché non rispettosi dell'invarianza finanziaria, e quali (pochi) rimodulati, non ha sicuramente conferito al documento finale l'efficacia che avrebbe potuto avere con il loro accoglimento.

Purtroppo - e mi riferisco al Presidente di Commissione - rileggendo le relazioni tecniche ad alcuni emendamenti di puro carattere ordinamentale, ho potuto rilevare - certamente è una mia opinione personale, che esprimo comunque come Vice Presidente di Commissione - un eccessivo e forse anche discutibile rigorismo discrezionale, che non ha valutato e tenuto in debito

conto le urgenze determinate dal periodo che stiamo vivendo di forte e aggravata crisi economica, rendendo il decreto-legge insufficiente sotto vari punti di vista, che non stiamo qui a discutere, perché sono stati ben esplicitati negli interventi della discussione generale di ieri, che ne hanno evidenziato con chiarezza le criticità.

Tuttavia ci è stato rappresentato un lavoro del Governo su un imminente decreto oggetto dell'odierno Consiglio dei ministri, che dovrebbe riguardare in modo quasi esclusivo proroghe di alcuni termini che rientrano nella materia degli emendamenti esclusi e che quindi dovrebbe accogliere molte delle istanze rimaste inevase. Si tratta - lo ripeto - di richieste avanzate dai cittadini e dalle imprese, di cui siamo i legittimi rappresentanti, proprio sulla base della nostra democrazia costituzionale, ritenendo - ne siamo sicuri - che questo nuovo decreto non lasci - come accaduto per quello di oggi - solo l'amaro in bocca.

Pertanto, solo sulla base della fiducia confermata al Governo Draghi e per il rispetto del lavoro svolto, durante l'esame di questo decreto-legge, dal sottosegretario Teresa Bellanova, sempre presente in Commissione a dare il giusto supporto, con collaborazione e aperto confronto, e del lavoro svolto da tutti i colleghi; confidando nell'azione e concreta di interventi validi e fondamentali, in un settore così importante e strategico come quello dei trasporti; e augurandoci che, usciti dalla fase dei provvedimenti di emergenza, noi parlamentari e la Commissione cui appartengo possiamo finalmente svolgere in modo esaustivo e incisivo il nostro ruolo di rappresentanti dei cittadini, ma ancor più di legislatori (che è la nostra funzione principale in Parlamento, sempre e comunque); tenendo conto di questa fiducia, dichiaro il voto favorevole a nome di Italia Viva - P.S.I. (*Applausi*).

RUSPANDINI (*FdI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSPANDINI (*FdI*). Signor Presidente, questo decreto-legge è stato chiamato impropriamente "decreto Venezia". Esso in realtà tocca argomenti che hanno grande rilevanza pratica: mi riferisco all'articolo 1, nel quale si parla delle disposizioni in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori, e all'articolo 2, che reca disposizioni e misure urgenti in materia di documento unico di circolazione.

Nella disciplina del trasporto marittimo, in particolare, la priorità per Fratelli d'Italia è che sia garantito con continuità il servizio di trasporto con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti. Si tratta di collegamenti di interesse nazionale, la cui continuità è essenziale per garantire il diritto alla libertà di movimento dei cittadini. Questo vale sia per le tratte restituite al libero mercato, in quanto ritenute contendibili da diversi operatori marittimi, sia per quelle a regime di servizio pubblico, per le quali hanno preso avvio le procedure di gara.

Signor Presidente, sono proprio queste procedure che ci preoccupano, perché secondo molti operatori contengono clausole suscettibili di essere im-

pugnature. Abbiamo timore per i tempi e soprattutto temiamo che queste circostanze possano ripercuotersi sul servizio offerto ai cittadini. Fratelli d'Italia sarà vigile e attenta su tali aspetti.

Porre a gara un servizio di continuità territoriale non è un gioco politico da sfruttare elettoralmente; i servizi di continuità territoriale sono essenziali. Faremo attenzione affinché la magistratura e la Commissione europea non possano rallentare alcuni meccanismi, com'è già successo in passato, se chiamate a intervenire. Indispensabile è l'attenzione che chiediamo alla tutela del lavoro e dei lavoratori del settore, già abbastanza gravati dalla crisi.

L'articolo 2, che cita la proroga del documento unico, in realtà avrebbe dovuto affrontare seriamente l'emergenza, che coinvolge un numero elevatissimo di giovani, che non riescono a ottenere in tempi ragionevoli la patente di guida indispensabile per il lavoro, la Carta di qualificazione del conducente (CQC) su tutte. Appare infatti assurdo, quanto irragionevole, che a causa di questa problematicità moltissime aziende che hanno bisogno di lavoratori con determinate patenti non stiano assumendo. Moltissime società sono alla ricerca di lavoratori muniti di patenti superiori e ci sono tante persone che materialmente non riescono a conseguire le certificazioni richieste. Ci sono, per esempio, aziende impegnate nella raccolta di rifiuti urbani, che noi di Fratelli d'Italia abbiamo contattato e con le quali abbiamo provato a interagire, che chiedono di rivedere tutta la normativa vigente.

Già da qualche anno abbiamo provato a chiederlo in Commissione, ma purtroppo, ricollegandomi a quanto detto da autorevoli colleghi della maggioranza, il ruolo delle Commissioni è svilito e i senatori non sono stati messi in condizione di poter operare come avrebbero voluto.

In particolare, le società dei servizi di igiene ambientale incontrano grandi difficoltà nella ricerca di personale munito di patenti superiori. Rispetto al 2010 si sono ridotti addirittura del 48 per cento i candidati al conseguimento di patente C, per una serie di fattori (alti costi, bassissima percentuale di candidati che superano l'esame e tempi molto lunghi per il conseguimento).

Abbiamo proposto in via emendativa, esclusivamente per i veicoli da adibire al servizio di raccolta urbana, di estendere ai possessori di patente B la possibilità di guidare questi veicoli di massa alla fine non superiori alle sette tonnellate e ciò per favorire un rilancio dell'economia, per consentire in qualche modo a queste aziende di poter assumere in maniera più facile in un momento di grande crisi. Ci è stato risposto che questo emendamento non era ammissibile, come se fosse invece ammissibile che lo Stato paralizzi l'offerta di lavoro in un momento così critico per la nostra economia.

Ci sono poi casi incredibili di tanti cittadini che versano soldi al Ministero per sostenere due prove d'esame (quiz e guida) da svolgere entro sei mesi e che, a causa delle chiusure del Governo e della carenze di personale ormai endemica nelle motorizzazioni, non riescono a concludere in tempo il percorso semestrale previsto. Quindi si iscrivono, ma lo Stato purtroppo non li mette in condizioni di sostenere l'esame e perdono addirittura i soldi.

Il caos delle motorizzazioni - sappiamo benissimo che gli uffici preposti non riescono nemmeno a smaltire gli arretrati - è ai limiti dello scandalo.

Avremmo voluto contribuire a mettere un po' di ordine nel caos, ma lo svuotamento del nostro ruolo nelle Commissioni non ce lo ha oggettivamente consentito.

Infine, rispetto all'articolo 3 in cui si parla di Venezia, basterebbero le parole di un poeta per spiegare la nostra posizione: «(...) le stelle sbiadiscono di invidia vedendo emergere dalla nebbia gli incanti di Venezia». Questa bellezza dobbiamo preservarla e sarebbe stato facile farlo. Non servono un concorso, grandi iniziative pubblicitarie, basta spostare in maniera definitiva, come abbiamo proposto anche in base ad autorevoli studi, il traffico crocieristico al Porto di Marghera, basta difendere la storia, l'identità e le caratteristiche che fanno di Venezia una delle città più belle, indimenticabili e visitate di tutto il Pianeta.

Avremmo voluto dare di più. In parte alcune nostre idee, alcuni nostri consigli sono stati accolti e alcuni nostri emendamenti inseriti nel decreto che verrà, per cui la nostra sarà un'astensione responsabile, anche se, ripeto, avremmo voluto dare di più. (*Applausi*).

FERRAZZI (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRAZZI (PD). Signor Presidente, il Partito Democratico è pienamente consapevole che la pandemia ha colpito tutti i settori economici, le pubbliche amministrazioni, ha rallentato gli *iter* autorizzativi e, quindi, sarebbe stato assolutamente impensabile e irresponsabile non prendere atto che, anche per le questioni relative ai trasporti, ciò non stesse accadendo. Di conseguenza, con questo provvedimento del Governo stiamo dimostrando sensibilità nei confronti di questo settore.

Tutte le proroghe previste, in particolare agli articoli 1 e 2, vanno esattamente in questa direzione. La proroga sui servizi di continuità marittima con la Sardegna, con la Sicilia, con le isole Tremiti, ma anche il documento unico di programmazione per facilitare l'operazione di digitalizzazione, anche in conseguenza dell'accelerazione di *recovery fund* e PNRR, possono trovare un valido sostegno e continuità.

Presidente, naturalmente non neghiamo che una parte consistente del decreto-legge è incentrata sulle grandi navi a Venezia, che è una questione annosa. Venezia è la città di tutti. Quando parliamo di Venezia, tutti ci sentiamo veneziani, non solo chi, come il sottoscritto, è nato e risiede in quella meravigliosa realtà, ma tutti gli abitanti del mondo. Non a caso, quando cade uno spillo a Venezia, ne parlano i comitati UNESCO, i comitati ambientalisti, gli imprenditori di tutto il mondo, il «The Washington Post» e via dicendo. Ciò racconta la sensibilità e la straordinarietà di questa città, ma anche la difficoltà nella sua gestione e nel suo governo. Chi ha governato quella città si rende conto proprio di cosa significa governare la complessità.

Presidente, credo che il Governo e il Parlamento abbiamo il compito di ascoltare tutti e poi decidere. Bisogna ascoltare i comitati ambientalisti, che storicamente hanno combattuto delle nobilissime battaglie per la salvaguardia

di Venezia e della sua laguna, ma anche le categorie e i vari mondi dell'economia, che attraverso il porto hanno generato, generano e devono continuare a generare lavoro anche nei prossimi anni. La politica, però, non deve rappresentare solo un interesse. Qui non dobbiamo rappresentare la decisione del comitato o l'interesse legittimo della singola categoria. La politica ha il compito di operare la migliore sintesi all'interno di questa complessità.

Presidente, crediamo che la decisione debba muoversi all'interno di due polarità, secondo noi, irrinunciabili. La prima è che Venezia senza un porto non si può neppure immaginare. Venezia è nata con il suo porto; Venezia ha sempre vissuto l'Adriatico, quel braccio di mare del Mediterraneo, non come difesa o come separazione, ma come ponte non solamente dei commerci. La Serenissima è stata non solo regina dei commerci, ma anche della politica, delle relazioni, della cultura e ha fatto della differenza la propria ricchezza. Era talmente consapevole della grandezza della propria identità da potersi permettere di dialogare con culture diverse. Ha costruito, inoltre, attraverso la diversità di queste culture la sua identità perché Venezia ha accolto, come ho già avuto modo di ribadire in quest'Aula, culture e mondi spesso anche minoritari che venivano cacciati come i greco-ortodossi, gli armeni e gli ebrei. Li ha vissuti come ricchezza e come parte della propria identità.

Quando parliamo di Venezia, parliamo dell'esempio per il futuro di ciò che deve essere la nostra nazione. È il ponte dell'Europa nei confronti delle politiche del Mediterraneo, del Nord Africa e del Medio Oriente. Parliamo di ciò, quando parliamo di Venezia. Il porto è sempre stato, quindi, l'occasione di confronto, di dialogo, di ricchezza e di trasmissione. Non è possibile immaginare oggi Venezia senza il proprio porto. Questo è il primo elemento centrale. Il porto è elemento quintessenziale all'identità di Venezia.

Siamo di fronte, però, anche a un altro fenomeno. Mi riferisco al gigantismo navale, che non c'è mai stato nella storia della Serenissima.

Ora siamo in presenza di navi con stazza lorda di 150.000 tonnellate, con lunghezza che supera i 350 metri. Sappiamo, perché in quest'Aula dobbiamo essere innanzitutto corretti, che oggi nella laguna non possono entrare le navi con stazza lorda superiore a 96.000 tonnellate. Voglio, però, anche ricordare gli episodi della nave che ha cagionato, nel 2019, quell'incidente che è stato mostrato a tutto il mondo, nella banchina di San Basilio, e della nave che stava andando contro Riva dei Sette Martiri. Vi ricordate le immagini di questa nave, che stava quasi andando contro la banchina e che è stata bloccata da un rimorchiatore che, fumante a piena potenza, appena inserito, è riuscito a spostare e ad evitare il disastro.

Quelle navi erano all'interno delle 96.000 tonnellate, ma erano di 292 metri: quindi, dei grattacieli veri e propri, che ancora oggi entrano nella nostra laguna. Ne deriva che il gigantismo navale non è accettabile nella nostra laguna, perché va contro la sua stessa identità.

Non stiamo dicendo cose del tutto innovative, perché il PAT, il piano dell'assetto territoriale votato dal Comune di Venezia e dall'amministrazione comunale di Venezia nel 2012, definisce già il concetto di fondo di classe Venezia per le navi, dicendo che devono entrare in laguna quelle compatibili con l'ecosistema. Ma l'ecosistema è anche l'ecosistema economico, perché se noi non consideriamo seriamente questa questione creiamo il miglior alibi per

chi, semplicemente, vuole chiudere il porto. Se, invece, realizziamo un porto sostenibile, come richiede il nuovo concetto di sostenibilità, creiamo anche le condizioni di sviluppo economico del porto.

Ebbene, cosa stabilisce questo decreto? Dice che le navi sopra una certa dimensione devono andare fuori dalla laguna e stabilisce, quindi, tempi e modalità, in accordo con quanto previsto dal codice dei contratti. Poi, però, signor Presidente, per essere chiari, noi dobbiamo gestire anche la transizione. Se non possiamo dire, infatti, che si cambia da oggi al domani, neanche possiamo permetterci di dire che le navi continueranno, come purtroppo fanno, a passare per il bacino di San Marco. Questo, infatti, sta avvenendo e avverrà anche nei prossimi mesi.

Bisogna pertanto gestire assolutamente questa transizione. Signor Presidente, come Gruppo parlamentare abbiamo presentato degli emendamenti, come sa bene il sottosegretario qui presente, che erano, secondo me, migliorativi. Dopodiché, sappiamo che questa è una coalizione molto ampia. Il Capogruppo in Commissione, senatore Margiotta, ha lavorato molto abilmente all'interno della Commissione, ma è chiaro che bisogna trovare gli equilibri.

Il principio di fondo dei nostri emendamenti, però, lo vogliamo ribadire, perché sono assolutamente migliorativi. Ritorno alla classe Venezia di cui prima, perché non basta la stazza lorda, ma bisogna parlare anche di dislocamento. Le grandi navi, infatti, quando passano, smuovono le acque, vanno nelle fondazioni dei palazzi. Bisogna parlare anche della tipologia dei carburanti usati e della quantità di zolfo. Anche qui nulla di nuovo, perché è stato siglato da tempo un accordo di programma tra l'autorità portuale e gli enti locali in questa direzione. Noi volevamo fosse riconosciuto a livello di decreto e abbiamo voluto votarlo in Commissione ambiente. Quindi, quello rimane una pietra miliare per le politiche e le decisioni future.

Dopodiché, volevamo tempi congrui, perché quando diciamo gara, concorso di idee, dobbiamo fare velocemente, perché non possiamo più prenderci in giro. Dobbiamo andare a verificare immediatamente la possibilità di realizzare queste opere.

Da ultimo, la commissione valutatrice deve essere di alto profilo, perché Venezia è Venezia, perché la laguna è la laguna. Quindi, indichiamo al Governo, all'interno del decreto, questa decisione, secondo noi di fondo, già ripresa all'interno della Commissione ambiente. Infine, naturalmente, no allo scavo di nuovi canali. Il canale Vittorio Emanuele è stato oggetto di dibattito nella Commissione. Abbiamo trovato un giusto equilibrio perché certamente l'apertura del nuovo canale Vittorio Emanuele, chiuso di fatto da tempo dopo l'apertura del canale dei petroli, avrebbe aperto, questo sì, una ferita in laguna e, sinceramente, avrebbe causato dei danni. Su questo, però, abbiamo votato all'unanimità.

Quindi, signor Presidente, andiamo avanti perché il bene di Venezia è anche il bene della Nazione. *(Applausi)*.

BERUTTI *(Misto-IeC)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.



BERUTTI (*Misto-IeC*). Signor Presidente, il decreto che ci accingiamo a convertire ha rappresentato, nell'ambito dell'*iter* in Commissione, un'occasione certamente proficua per l'ascolto di professionisti, operatori e organizzazioni del settore, che come sempre hanno dato un apporto qualificato e significativo per consentirci di integrare e migliorare l'intervento. In questo senso, il lavoro in Commissione è stato certamente articolato e abbiamo condiviso con i colleghi che il tema dei trasporti, e più in generale delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, si conferma come cruciale per il presente e per il futuro del Paese. A tal proposito va fatta una riflessione: molti emendamenti sono stati presentati, naturalmente condivisi da più forze politiche, quindi con una forte convergenza, ma tutto ciò non ha permesso sostanzialmente di concretizzarli e questa credo sia la prima riflessione che va fatta con il Governo. Infatti, se il ruolo dell'Assemblea e delle Commissioni è un ruolo comunque importante di indirizzo e di contributo costruttivo, dobbiamo in qualche modo trovare una strada per cercare, in tempi rapidi, di raccogliere e quanto meno riaffrontare i problemi che non sono stati inseriti in questo decreto-legge.

Se guardiamo al solo contenuto del provvedimento, infatti, anche all'esito della fase emendativa, non possiamo negare che avremmo voluto fare di più sia per le problematiche connesse alla pandemia, sia più in generale per altri aspetti per nulla irrilevanti. Di fatto, quindi, su due articoli ci siamo mossi solo su delle proroghe, quindi importanti ma poco sostanziali, mentre sull'articolo 3, dove invece abbiamo trattato la questione Venezia, va fatta una riflessione molto importante. Venezia è un patrimonio mondiale dell'umanità e quindi credo che l'accelerazione e l'azione del decreto verso un concorso di idee siano elementi di fondamentale importanza e in questo caso la convergenza è determinante e imprescindibile.

È stato detto da qualche collega in uno degli interventi che va fatta un'azione veloce e di altissimo livello, perché non possiamo dimenticare che l'elemento della sicurezza e ambientale deve comunque trovare un equilibrio con l'elemento turistico, economico e quindi con tutto il sistema Venezia e con tutto quanto vi ruota intorno, vale a dire le questioni di Marghera o del porto *off shore*. Dal concorso di idee naturalmente potranno arrivare proposte importanti; ciò che conta è che possano essere analizzate da professionisti di livello assoluto. Credo che questo possa essere un altro emblema della grande capacità di questo Paese di trovare soluzioni importanti e soprattutto soddisfacenti nell'equilibrio delle varie situazioni.

Come dicevo, non essendo certamente soddisfatti, perché abbiamo dovuto fare anche dei passi indietro in merito alle riflessioni suddette, non possiamo negare che, dove interviene, il provvedimento è certamente utile.

Credo che la velocità e la pragmaticità con cui aggiungeremo a questo altri interventi, a partire ovviamente dal PNRR, determineranno l'efficacia di un'azione più completa e utile al Paese, un'azione che consenta di tenere insieme, in modo virtuoso e sostenibile, economia, turismo, salvaguardia dei beni culturali e crescita; elementi che vanno temperati con pragmaticità e concretezza. Sono convinto che anche qui l'Italia dimostrerà, ancora una volta, di essere all'altezza.

Alla luce di tutto questo esprimeremo un voto favorevole sul provvedimento al nostro esame.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, siamo riusciti con l'Aula quasi deserta ad avere silenzio; questo è fondamentale.

Ieri il collega Paroli, ma anche il collega Floris, hanno fatto uno spaccato del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 45, che oggi ci accingiamo ad approvare. Ho fatto per tanti anni l'amministratore locale e ogni volta che volevo o qualcuno voleva evitare che le cose si facessero, si decidevano due cose: o istituire un bel tavolo, una bella commissione per discuterne oppure riunire un insieme di esperti che iniziava a studiare per il futuro di quel provvedimento, quell'argomento o quel progetto.

Quando le cose si vogliono procrastinare nel tempo, di solito si fa così. Vederlo scritto al primo punto del decreto-legge mi ha un po' preoccupato. La Commissione ha fatto le raccomandazioni; voglio ringraziare Mauro Coltorti, il nostro presidente e ovviamente il sottosegretario Bellanova. Ritengo che tutti assieme abbiamo svolto un lavoro egregio nel limite delle possibilità e dell'opportunità che abbiamo avuto di portare proposte che i Gruppi ritenevano, tutti legittimamente, migliorative del provvedimento in esame.

La soluzione finale è stata che purtroppo molte di queste proposte sono saltate, in quanto improponibili ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, posto dalla Commissione bilancio, per la quale condivido abbastanza le parole del senatore Coltorti; non c'è una criminalizzazione nei confronti del suo lavoro, ci mancherebbe altro. Del resto, è la Commissione filtro prevista dal Regolamento.

Bisogna però anche tener conto che le Commissioni di merito talvolta possono decidere di prendere delle decisioni di cui in qualche modo la Commissione bilancio dovrebbe necessariamente tener conto perché la contenutistica, indipendentemente dall'aspetto di bilancio che è fondamentale, è essenziale per una risposta che il cittadino e il sistema vogliono portare avanti.

Il provvedimento al nostro esame tocca tre argomenti. La Compagnia italiana di navigazione (CIN); sapete che c'è anche la questione del concordato in bianco, c'è tutto un problema in merito. Oggi ci prendiamo la responsabilità di procrastinare e di rimettere quattrini al suo interno; procrastinare significa infatti aumentare il periodo di lavoro e quindi le risorse da parte dello Stato, che - sia chiaro - sono esigue rispetto alla situazione tragica in cui versa la Compagnia. Più volte ho tentato, anche personalmente, come parlamentare della Repubblica, di spiegare la necessità che questa azienda se vuol andare avanti, deve guardarsi intorno, cercando di allargare anche la base societaria e ragionando per un'implementazione della liquidità, che è assente.

Mi rivolgo al presidente Coltorti e al vice ministro Bellanova; è una questione che dovremo affrontare insieme seriamente per cercare di capire

che futuro dare a migliaia di persone. Ieri il collega Floris ha dato uno spaccato esatto ed estremamente preoccupante della situazione e del collegamento con le isole.

Ritengo poi il Documento unico di circolazione un elemento essenziale. Abbiamo cercato di affrontare attraverso emendamenti anche il tema della velocizzazione del rilascio di patenti e fogli rosa. La situazione, Vice Ministro, è preoccupante ci sono addirittura modalità diverse in 100 Province italiane nell'affrontare la questione di chi fa prima l'esame rispetto al numero dei fogli rosa, che le piccole e le grandi agenzie che si occupano di tali questioni portano all'attenzione della motorizzazione della Provincia. Ce ne sono alcune che avvantaggiano il grande numero ed altre che avvantaggiano il piccolo; a mio avviso bisogna dare una linea e sono convinto che potremmo anche trovare una soluzione.

Il tema più politico del decreto-legge è Venezia, uno degli argomenti più delicati da affrontare. Devo dire che sono anche un po' soddisfatto della dichiarazione che ha fatto il presidente Coltorti: il Mose protegge Venezia. Mi è piaciuto tanto e lo ripeto: il Mose protegge Venezia. (*Applausi*). Mi è piaciuto perché in questa legislatura sostituisco una grande persona che sul Mose ci ha sempre messo la faccia e si è speso: era il suo predecessore alla guida della Commissione infrastrutture e trasporti, il senatore Altero Matteoli (*Applausi*), che è stato additato non so quante volte per una scelta di questo tipo. Se oggi Venezia è salva - ho sentito ieri una descrizione del tutto singolare sull'attività del Mose - è perché il Mose funziona e perché quel Governo decise di fare quel tipo di scelta.

Anche l'antropizzazione di Venezia è stato l'elemento che ha costruito quella città: se oggi c'è Venezia, è perché qualcuno l'ha realizzata; se oggi c'è Venezia, è perché qualcuno ha scavato i canali e perché qualcuno l'ha resa una città importante dal punto di vista commerciale. Voglio ricordare che essere Repubblica marinara all'epoca non voleva dire: aspettiamo che arrivino i turisti da Pisa o da Genova. All'epoca non c'era l'hotel Danieli piuttosto che il Monaco & Grand Canal, oppure altre importanti strutture ricettive che aspettavano i turisti o ristoranti come il Do Forni per andare a pranzo o a cena. Non ho questo ricordo della storia della fondazione della città di Venezia. Credo che questo ricordo non lo abbiano nemmeno i 13.000 addetti del Porto di Marghera. Se vogliamo levare le navi commerciali, le navi passeggeri, il porto, le raffinerie e qualsiasi cosa, facciamo tutto da qualche parte (non si sa esattamente dove), e diamo magari a 13.000 persone il reddito di cittadinanza: abbiamo risolto il problema. (*Applausi*). Così siamo a posto e abbiamo fatto anche l'ulteriore operazione: ammazziamo il secondo, terzo o quarto - a seconda delle tipologie di prodotto lì utilizzate - porto italiano; uccidiamo la storia d'Italia con la Venezia commerciale; massacriamo la prospettiva industriale del Nord-Est italiano; chiudiamo tutto e tutti a casa perché saremo tutti pubblici dipendenti, lavoreremo tutti nella scuola, lavoreremo tutti nei palazzi del potere.

C'è una cosa che forse sfugge: ci sarebbero anche le imprese in Italia. (*Applausi*). Sono imprese che lavorano, che fanno produzione, che trasportano, che danno una prospettiva. Noi siamo consapevoli che le navi non deb-

bano passare dal canale della Giudecca, ovviamente, perché prima o poi qualcuna entrerà in Piazza San Marco senza neanche bussare: questo mi pare del tutto evidente. Ma è altrettanto evidente che se non passano di lì, bisognerà trovare loro una strada per farle passare da un'altra parte. (*Applausi*). Non è che per risolvere possiamo chiudere, mettere una barriera e dire: vietato l'ingresso. (*Applausi*). Mi sembra una follia.

Su questo noi saremo vigili; ho sentito che il collega Ruspendini sarà vigile anche lui, e mi fa piacere, perché porta sempre un grande contributo alla Commissione. Noi saremo vigili e fattivi come parte di questo Governo perché vorremo intanto che quella Commissione, quel gruppo di lavoro, non si trastulli per quattro o cinque anni. Anzi, qui bisogna parlare di settimane: dobbiamo fare in modo che il Governo assegni, attraverso il Ministro, il Vice ministro e tutta l'organizzazione politica che questa maggioranza sostiene, degli obiettivi quotidiani o settimanali (*Applausi*), perché vogliamo delle risposte subito.

Questa mattina abbiamo ritirato l'emendamento 3.0.4, che è nell'emanando decreto-legge. E ringrazio la sottosegretaria Bellanova, con la quale si lavora sempre benissimo - ne do testimonianza - anche quando stavo all'opposizione e lei era Ministro dell'agricoltura.

Siamo consapevoli della scelta che ci accingiamo a fare. Sosteniamo il provvedimento in esame (abbiamo votato gli emendamenti e lo approveremo), però dobbiamo stare sul pezzo, perché siamo soltanto all'inizio dell'enorme lavoro da fare. (*Applausi*).

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAMPARI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, ringrazio anzitutto il sottosegretario Bellanova e mi unisco a questo coro di gratitudine per l'ottimo lavoro che abbiamo fatto. Ringrazio i commissari, i compagni d'avventura, le colleghe e i colleghi.

Poteva essere un'occasione perché si trattava, teoricamente, del decreto trasporti, che poteva essere ambizioso, ma che tale è stato solo nel titolo perché ha affrontato per prima cosa i trasporti e, poi, la questione di Venezia. Purtroppo il perimetro del provvedimento era troppo stretto e lo si è visto sin dall'inizio.

In Commissione, con un lavoro secondo me ben fatto, si è cercato di intervenire con la presentazione di emendamenti da parte delle varie forze politiche per fornire più materiale, rimpinguare il provvedimento e dare un po' di polpa, ma non fine a se stessa. In questo settore i cittadini aspettano infatti risposte e soluzioni a problemi che vivono sulla loro pelle ogni giorno.

Il provvedimento poteva pertanto essere una buona occasione, ma è scesa la scure delle inammissibilità, alcune, onestamente (pur rispettando assolutamente i criteri della Commissione 5ª, prima, e della Presidenza del Senato, dopo) a mio avviso un po' difficili da comprendere.

Ad esempio, visto che il provvedimento tratta i temi relativi alle immatricolazioni e alle revisioni, si fa veramente fatica a capire perché siano stati giudicati inammissibili per materia gli emendamenti che prevedevano la proroga del documento unico di circolazione. Così facendo, scartiamo la possibilità di presentare emendamenti aggiuntivi, perché ci limitiamo semplicemente a minime correzioni del testo presentato.

Spesso ci lamentiamo del fatto che il Parlamento ha perso un po' di forza e viene spesso esautorato, come abbiamo detto tante volte anche in quest'Aula. Tuttavia, non vorrei che noi fossimo tra i primi responsabili di ciò. Dei tre poteri, il legislativo è quello messo un po' all'angolo, nonostante noi si venga eletti direttamente dal popolo e lo si rappresenti. Forse - ripeto - ciò accade anche per colpa. Il potere esecutivo agisce, per fortuna, ma abbiamo visto che quando ci troviamo a esaminare i decreti-legge le possibilità di intervenire sono veramente poche; il potere giudiziario spesso si prende lo spazio che noi lasciamo. È questo un problema che prima o poi dovremo affrontare.

La promessa che ci è stata fatta è che una parte del lavoro svolto verrà assorbito nel decreto che nei prossimi giorni sarà all'esame del Consiglio dei ministri. Ringrazio ancora una volta il sottosegretario Bellanova, che si è impegnata a inserire nel prossimo provvedimento alcune misure come la proroga per l'esame delle patenti (di cui all'emendamento della senatrice Pergreffi), il cabotaggio (affrontato in un emendamento del senatore Rufa) e diversi temi contenuti in altri emendamenti.

Quindi, sulla fiducia, abbiamo accettato di ritirare alcuni emendamenti e attendiamo l'approvazione di questo decreto-legge. Rimane quel poco che c'è nel provvedimento, 4 articoli, il primo dei quali dispone in materia di collegamenti con le isole. Oggettivamente gli insulari rischiavano di vedersi privati del loro diritto di essere collegati con il Continente per i ritardi che ci sono stati da parte di chi doveva bandire le gare per tempo, e non lo ha fatto nei tempi dovuti. Ora, abbiamo messo una piccola pezza e speriamo che, nel giro di poche settimane, si arrivi alla conclusione delle gare così da poter garantire in maniera continuata i diritti di tutti.

Si parlava del Documento unico di circolazione (DUC). Finora abbiamo sentito parlare in dichiarazione di voto solamente di Venezia, ma in realtà si potevano affrontare tante questioni in questo decreto-legge.

Il DUC è una proroga richiesta da tante associazioni che la Lega ha fortemente voluto, e anche in questo caso ringrazio per il determinante contributo il sottosegretario Morelli, che si è molto speso per questa proroga e che ha voluto il coinvolgimento delle associazioni di categoria, sempre a beneficio dei consumatori, dei clienti.

Si è poi parlato - e non posso esimermi neanche io dal fare un breve passaggio - della parte che riguarda Venezia, una città in evidente sofferenza; una città che ultimamente è stata protetta dal Mose, un'opera che qualcuno non voleva, ricordiamocelo sempre. Venezia è una città che ha subito un notevole impatto negativo, come tutta Italia e forse, in alcuni casi, anche più di altre parti d'Italia, perché il Covid col turismo nulla ci "azzecca"; anzi, una città che vive prettamente di turismo si è vista privata di questa importante entrata economica. Una città che vede un calo demografico, come abbiamo detto anche ieri: da 150.000 a 50.000 persone in pochi decenni. Una città che

registra difficoltà negli spostamenti e che ha anche il problema delle grandi navi.

È ovvio che le grandi navi vanno tolte da Piazza San Marco - questo è abbastanza evidente - però dobbiamo anche chiederci di cosa deve vivere Venezia a questo punto. I turisti li vogliamo o no a Venezia? È una scriminante che dobbiamo tenere ben presente; non possiamo esimerci dal porci questa domanda. Dobbiamo quindi trovare una soluzione valutando tutte le idee, senza preconcetti, andando a scegliere quella migliore per la città.

Chiedo a tutti noi - la butto lì - di trarre esempio da questa che reputo un'occasione persa - lo dico chiaramente - per prenderci l'impegno di affrontare le effettive problematiche presenti oggi nei trasporti. Prendo spunto dal discorso sulle patenti.

Oggi centinaia di migliaia di ragazzi diciottenni devono dare l'esame della patente. Già sono stati privati dal Covid di tanti mesi della loro giovinezza e ancora si ritrovano a dover subire un problema come questo. Come se non bastasse, al di là della mancata socialità che hanno sopportato in questo lungo anno, non riescono neanche a ottenere la patente.

Ancora, prendiamoci l'impegno di aiutare gli operatori del settore degli spettacoli viaggianti, dimenticati in tutto questo tempo. (*Applausi*). Andiamo finalmente a risolvere la problematicità della revisione dei mezzi pesanti.

Avevamo trovato l'accordo di tutta la Commissione, con un emendamento firmato da tutti. Sono tre anni che proviamo a metterlo a regime ed approvare una norma primaria. Avremmo potuto farlo, ma questa mattina l'emendamento è stato dichiarato inammissibile. Andiamo a parlare del personale delle motorizzazioni, che manca; delle regole per l'utilizzo della targa prova; delle patenti nautiche; di un'incentivazione seria per il rinnovo del parco autoveicoli. Andiamo a risolvere il problema dell'esterovestizione, ovvero, fundamentalmente, dei frontalieri. I cittadini si aspettano che risolviamo questi problemi.

Quello in esame è un decreto-legge piccolo, abbiamo fatto qualcosa di minimale. Voglio sperare e credere che presto faremo qualcosa di un po' più importante per il settore. Ovviamente la Lega non può che votare comunque a favore di questo inizio di percorso. (*Applausi*).

DI GIROLAMO (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO (*M5S*). Signor Presidente, stiamo parlando di un provvedimento che a prima vista risulta piccolo e scarno, perché è composto da pochi articoli, ma in realtà essi esprimono un alto contenuto. Stiamo infatti parlando, innanzitutto, di continuità marittima per le isole, come Sardegna, Sicilia e Tremiti. Si tratta di un servizio indispensabile per gli isolani, che per il Movimento 5 Stelle è garanzia del diritto di mobilità, sia per le persone che per le merci. È necessario discuterne oggi, affinché si evitino interruzioni del

servizio di continuità marittima. È una piccola proroga, che di fatto permetterà di concludere le procedure già bandite per la concessione e che dà garanzia dei servizi di continuità marittima per le nostre isole, minori e maggiori.

Parliamo poi del documento unico per la circolazione e, anche in questo caso, della necessità di una proroga dei tempi, affinché possa essere completato il passaggio delle procedure telematiche per il suo rilascio. Si tratta di uno strumento di semplificazione, che accorpa le procedure di immatricolazione e di trasferimento di proprietà. Il MoVimento 5 Stelle accoglie con favore le procedure telematiche di semplificazione. Ma ciò che vorrei raccomandare in quest'Aula, oggi, al Governo, è la necessità di una più assidua e leale interlocuzione con le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese che esercitano attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto. Si tratta dei principali attori di questo processo telematico, che hanno rappresentato a noi parlamentari, in Commissione, la necessità di maggiore coinvolgimento sugli aspetti operativi, che poi vengono essenzialmente rimessi a loro e alla loro intermediazione. Questa è una raccomandazione accurata che il Gruppo MoVimento 5 Stelle oggi vuole rimarcare.

Infine, parliamo della laguna di Venezia e della necessità di preservare e tutelare quel fantastico ecosistema nella sua interezza. Il decreto-legge sancisce finalmente l'avvio di un processo, che venne definito, nel 2012, attraverso un decreto ministeriale, il cosiddetto decreto Clini-Passera, e che sancì l'estromissione del passaggio delle grandi navi dal canale di San Marco. Permettetemi di dire che il decreto-legge in discussione oggi fa molto di più e, infatti, prevede l'individuazione di punti di attracco al di fuori dalle acque della laguna, per le navi di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate, quindi le grandi navi. Ciò significa che si va oltre le 78 paratoie del Mose e si va lontano da Marghera. Da oggi ha inizio un processo di eliminazione delle grandi navi dalla laguna e questo ci rende fiduciosi che il percorso andrà a buon fine.

Signor Presidente, la laguna deve essere messa nelle condizioni di poter mantenere quell'equilibrio, molto delicato e sensibile, che la caratterizza e, dunque, l'uomo e la politica hanno il preciso dovere di tutelare questo equilibrio lagunare, per tutelare la laguna stessa. Gli stessi scavi e le operazioni di dragaggio dei canali devono avere come priorità il ripristino della morfologia originaria della laguna, che già risente negativamente degli effetti delle acque del mare, che entrano attraverso le bocche di porto, nel canale dei petroli.

Colleghi, il contesto di emergenza climatica che viviamo, con l'innalzamento delle acque marine, con il fenomeno dell'erosione costiera e con tutti gli effetti catastrofici ad essa legati, non può e non deve lasciarci indifferenti. Così come non possiamo e non dobbiamo restare impassibili dinanzi alle criticità di ordine ambientale e paesaggistico, relative ad un patrimonio unico al mondo, come quello gelosamente custodito a Venezia.

Alcuni colleghi di altre forze politiche hanno argomentato il tema, evidenziando l'essenzialità dell'aspetto economico derivante dall'indotto turistico crocieristico su Venezia. Questo è verissimo, ma mi chiedo fino a che punto l'aspetto della tutela ambientale possa cedere il passo a quello della tutela economica; fino a che punto possa continuare ad esistere un'economia là dove la natura subisce abusi. Quello che ci aspettiamo è il raggiungimento di

un giusto equilibrio tra questi due aspetti; diversamente, cari colleghi, dove perisce la natura l'indotto economico muore.

Il Movimento 5 Stelle voterà quindi a favore del provvedimento in esame (*Applausi*).

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia».

(*Segue la votazione*).

**Il Senato approva.** (*v. Allegato B*).

Sospendo la seduta fino alle ore 15.

(*La seduta, sospesa alle ore 11,22, è ripresa alle ore 15,01*).

### **Presidenza del vice presidente ROSSOMANDO**

#### **Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento (ore 15,01)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time*), ai sensi dell'articolo 151-bis del Regolamento, alle quali risponderanno il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Invito gli oratori a un rigoroso rispetto dei tempi, considerata la diretta televisiva in corso.

La senatrice Pinotti ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02467 sulla garanzia dei diritti umani in Afghanistan dopo il ritiro delle truppe internazionali, per tre minuti.

PINOTTI (*PD*). Signor Ministro, il ritiro dei contingenti NATO e degli Stati Uniti dell'Afghanistan è ormai imminente. È una missione alla quale l'Italia ha contribuito dall'inizio, e quindi dal 2001. Dopo l'attentato alle Torri gemelle per la prima volta è stato utilizzato l'articolo 5 del Trattato NATO, secondo il quale, quando viene colpito un Paese dell'Alleanza, anche gli altri Paesi sono chiamati a intervenire. L'obiettivo era contrastare il terrorismo di al Qaeda.

Abbiamo partecipato con ruoli rilevanti nella catena di comando della missione e abbiamo avuto da subito, appena si è un po' stabilizzato il Paese, la responsabilità del PRT di Herat, cioè della regione ovest. È stata una missione molto impegnativa, durata vent'anni, in un contesto complicatissimo e pericoloso. Cinquantacinque italiani, di cui cinquantatré militari, sono morti lì, sul suolo afgano: un sacrificio e un prezzo altissimo che non dobbiamo dimenticare. Il Ministro della difesa ha avuto modo di dichiarare che il nostro



obiettivo è conservare i risultati fin qui conseguiti; obiettivo sul quale sono certa che anche lei concorda.

Tra i risultati conseguiti c'è indubbiamente stato un miglioramento della condizione di vita delle donne. Nel regime dei talebani le bambine non andavano a scuola e neanche molti bambini; solo 900.000 ragazzini afgani andavano a scuola. Ora sono 9 milioni, di cui 3,5 milioni di ragazze. Circa il 40 per cento delle donne e delle ragazze nella zona di Herat si sono iscritte all'università; questa zona è stata sotto la nostra responsabilità ed è quella nella quale la scolarizzazione delle ragazze è più alta.

La legge elettorale afgana ha previsto da subito che un 25 per cento di donne dovesse essere eletto nel nuovo Parlamento e, con tutte le difficoltà della situazione, in un territorio complicatissimo, le donne hanno acquisito via via ruolo nella vita sociale, economica, politica, dei *media*.

Dei passi in avanti sono stati fatti, in una situazione che - ripeto - rimane ancora complicatissima, con le spose bambine e con le lapidazioni.

Ho incontrato alcune volte le rappresentanti delle donne afgane, donne davvero lucide e coraggiose, la cui preoccupazione, nel momento in cui il contingente internazionale andrà via, è che tutto torni come prima.

Da tempo sono in corso delle trattative fra rappresentanti del Governo statunitense e il Governo afgano, i talebani, ma fino ad oggi impegni scritti in modo veramente chiaro su questo non sono stati assunti.

Le chiedo, signor Ministro, per il sacrificio fatto dal nostro Paese e per il ruolo molto importante che abbiamo avuto, di far sentire forte la nostra voce per ottenere che quello che è stato conquistato in venti anni non vada disperso. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, onorevole Di Maio, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

DI MAIO, *ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. Signora Presidente, ringrazio la senatrice Pinotti.

L'Afghanistan si trova oggi a uno snodo cruciale della sua storia. Restituire stabilità al Paese e creare le condizioni per la riconciliazione nazionale sono obiettivi per i quali per la prima volta si è aperta una finestra.

Questo percorso, certamente complesso, dovrà consentire di preservare i fondamentali progressi compiuti negli anni dal Paese, anche grazie all'Italia - come ha detto la senatrice interrogante - specialmente nella protezione dei diritti di donne, bambini e minoranze. È un aspetto per noi imprescindibile, come ho avuto modo di sottolineare anche alla ministeriale NATO dello scorso 14 aprile.

Una nuova generazione di cittadine e cittadini afgani, cresciuti negli ultimi venti anni, auspica un futuro in cui i diritti umani e le libertà fondamentali siano rispettati. Le loro voci meritano ascolto in sede di negoziato. Il loro ruolo nella società deve essere tutelato dopo la conclusione dell'accordo di pace.

Il mese scorso, nel dibattito dedicato all'Afghanistan nel Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, abbiamo espresso l'auspicio che le Nazioni

Unite possano svolgere un ruolo di primo piano nei negoziati di pace intra-afghani. Ciò offrirebbe una rassicurazione ulteriore sull'attenzione al tema dell'eguaglianza di genere nei futuri sviluppi del processo.

Il nostro Paese sin dall'inizio ha ispirato la propria azione in Afghanistan a questi principi. Negli ultimi due decenni, con un attento monitoraggio del rispetto dei diritti umani, abbiamo esercitato, assieme a *partner* e alleati, pressioni diplomatiche sulle autorità locali per indurle a iniziative più energiche in questo settore cruciale.

L'Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo ha finanziato progetti per promuovere uguaglianza di genere e salute riproduttiva, sviluppare la micro-imprenditoria femminile, prevenire e contrastare la violenza sessuale e di genere, ridurre la mortalità materna e infantile. I nostri progetti di cooperazione continueranno.

In occasione della più recente sessione di revisione periodica universale del Consiglio dei diritti umani dell'ONU, l'Italia ha rivolto alle autorità di Kabul specifiche raccomandazioni in materia di diritti delle donne e dei bambini. La dimensione di genere e il rispetto dei diritti fondamentali hanno costituito tematiche trasversali anche del nostro impegno nel sostenere e formare le Forze armate e di polizia dell'Afghanistan.

Nel quartier generale a guida italiana di Herat è stata introdotta la figura del consigliere del comandante per le questioni di genere, per l'attuazione della risoluzione n. 1325 del Consiglio di sicurezza, che esorta a incrementare la partecipazione delle donne e a integrare le prospettive di genere negli sforzi delle Nazioni Unite in materia di pace e sicurezza.

In vista della conclusione della missione "Resolute Support", il Ministero della difesa ha assicurato la disponibilità a esplorare da subito forme di collaborazione con le autorità afgane per continuare, ove possibile, queste attività e per questo vorrei ringraziare il ministro della difesa Lorenzo Guerini.

In conclusione, il ruolo dell'Italia e degli alleati in Afghanistan non si esaurirà con la missione NATO. Resteremo impegnati a monitorare e a mettere in atto ogni opportuna azione affinché le prossime tappe dei negoziati di pace intra-afghani pongano al centro il tema delle conquiste politiche e sociali degli ultimi due decenni, a partire dai diritti delle donne e delle minoranze etnico-religiose.

Faremo tutto ciò che è nelle nostre possibilità per permettere all'Afghanistan di tornare a crescere in un clima democratico e di pace. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica la senatrice Pinotti, per due minuti.

PINOTTI (*PD*). Signor Presidente, signor Ministro, le sue parole sono state chiare e impegnative. Lei ha detto che l'Afghanistan è a un nodo cruciale della sua storia e penso che, per il ruolo che abbiamo avuto e per i legami di profonda amicizia che quel popolo sente nei nostri confronti, dobbiamo essere impegnati al massimo a non lasciarli soli, a non tornare indietro.

Ha ricordato che abbiamo formato una parte significativa delle Forze armate e delle Forze di polizia dell'Afghanistan. Molte donne ne fanno parte

e ha ricordato il nostro lavoro. Pensate che nella provincia di Herat abbiamo costruito insieme alla cooperazione un campo, un carcere femminile, che sembrerebbe una cosa negativa, ma per le donne afghane picchiate, torturate e violentate e per le bambine che sono scappate da matrimoni è stato, invece, un rifugio; una sorta di casa per le donne maltrattate e non un carcere femminile. È, inoltre, importante che la Costituzione afghana che è stata scritta non venga snaturata e modificata.

Ricordo che ancora con Karzai c'è stato un tentativo di inerire la *sharia* nella Costituzione. Le donne elette hanno chiamato tutti gli ambasciatori dei Paesi della coalizione internazionale lamentando e denunciando questo fatto e, grazie alla pressione esercitata, si è bloccato. Dobbiamo fare la stessa cosa e aiutarle, come abbiamo fatto in quel momento. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Saccone ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02473 sulle criticità nel sostegno ai rifugiati palestinesi, per tre minuti.

SACCONI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor Ministro, abbiamo condiviso e sottoscritto l'interrogazione con il nostro Capogruppo, la senatrice Bernini, e i senatori Malan e Aimi.

Come lei ben sa, l'Italia ha elevato a rango costituzionale la promozione di organismi internazionali volti a favorire la pace e la concordia tra le nazioni. Considerato che la *United Nations relief and works Agency* for palestine refugees (UNRWA) ha tra i suoi scopi il sostegno e la promozione di iniziative a favore dei rifugiati palestinesi; considerato, inoltre, che il Governo italiano ha recentemente incrementato il Fondo iniziale destinato all'Agenzia stessa delle Nazioni Unite per un importo pari a due milioni di euro, raggiungendo così l'importo stanziato dal nostro Paese quasi 20 milioni di euro; visto che, tra le lodevoli iniziative poste in essere dall'Agenzia, vi è anche la diffusione dell'insegnamento e della formazione; visto, inoltre, che tra queste iniziative vi è la pubblicazione di materiale scolastico distribuito tra gli studenti palestinesi, con stupore abbiamo appreso che tra queste pubblicazioni ve ne sono numerosi che contemplano l'odio verso Israele ed esaltano la *jihad*, come peraltro evidenziato nei giorni scorsi da un articolo sul sito formiche.net.

Signor Ministro, le chiediamo se innanzitutto è a conoscenza di questa vicenda e, nel caso, quali provvedimenti abbia intrapreso o intenda intraprendere per scongiurare la diffusione dell'odio tra le giovani generazioni palestinesi, grazie, per altro, anche ai fondi stanziati dal nostro Governo. Inoltre, vogliamo sapere le modalità di monitoraggio che il nostro Paese, quale membro dell'Advisory Commission UNRWA, pone in essere affinché non si abbia più a ripetere una tale circostanza che - come ella potrà certificare certamente - è in palese violazione dei principi cardine contenuti nella nostra Carta costituzionale.

PRESIDENTE. Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, onorevole Di Maio, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

DI MAIO, *ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*. Signor Presidente, senatore Saccone, senatori interroganti, senatrici e senatori, tengo in premessa a sottolineare che la questione palestinese è una delle crisi umanitarie più lunghe e dolorose della storia recente con oltre 5 milioni di rifugiati.

È in questa prospettiva che si inserisce il contributo della cooperazione italiana all'Agenzia delle Nazioni Unite per il soccorso e l'occupazione dei rifugiati palestinesi nel vicino Oriente, che opera in Giordania, Libano, Siria, Cisgiordania e striscia di Gaza. Sono aree prioritarie per l'Italia, tanto più in una fase resa ancor più drammatica dalla pandemia e dalle conseguenti restrizioni al movimento internazionale di beni e personale umanitario.

Vengo al quesito specifico. Sul tema dei libri di testo utilizzati nelle scuole gestite dall'Agenzia ONU per i rifugiati palestinesi, tema sollevato dai rapporti pubblicati da Impact-SE, organizzazione *no profit* basata in Israele, vorrei assicurare che il Governo segue la questione con particolare attenzione, anche nel quadro del dialogo tra Agenzia e donatori. In quanto membro della Commissione consultiva dell'Agenzia, l'Italia partecipa, per il tramite del Consolato generale a Gerusalemme, alle varie riunioni di coordinamento e monitoraggio delle iniziative.

Nel corso degli ultimi incontri l'Agenzia ha fornito chiarimenti puntuali proprio in risposta alla richiesta di massima trasparenza avanzata dai donatori, Italia inclusa, su questa vicenda. In un primo documento dello scorso gennaio, la Impact-SE aveva, infatti, criticato i messaggi, ritenuti non in linea con i valori delle Nazioni Unite, e i contenuti dei materiali utilizzati nelle scuole gestite dall'Agenzia ONU per la didattica *online* nel periodo febbraio-novembre 2020.

Il vertice dell'Agenzia ha risposto con una lettera ai membri della Commissione consultiva. Nella lettera il commissario generale ha fatto presente che l'Agenzia utilizza un sistema interno di revisione permanente dei materiali scolastici. Come risultato della revisione, l'Agenzia aveva deciso di rimuovere i materiali didattici ritenuti effettivamente non in linea con gli standard delle Nazioni Unite.

Successivamente, a febbraio, Impact-SE ha pubblicato un secondo rapporto in cui punta il dito anche contro i materiali di autoapprendimento utilizzati nel periodo novembre 2020-gennaio 2021.

Al fine di non lasciare dubbi circa la politica di tolleranza zero verso ogni atto di discriminazione e di incitamento alla violenza, l'Agenzia ha risposto a questo secondo rapporto sospendendo in via precauzionale la piattaforma allora utilizzata, contenente i materiali didattici in questione al fine di garantire un ulteriore approfondito esame ad opera di un organo neutrale di valutazione, appositamente creato.

Il 19 aprile, nel corso di un incontro con i membri della Commissione consultiva, a cui l'Italia ha partecipato, l'Agenzia ha annunciato la conclusione del processo di revisione e la decisione di adottare una nuova piattaforma per i materiali di autoapprendimento. Anche grazie a questa piattaforma, d'ora in avanti, qualsiasi materiale *online* utilizzato nelle scuole gestite dalle Nazioni

Unite, dove la modalità di didattica a distanza è tutt'ora prevalente, dovrà superare una valutazione ancora più stringente, cui parteciperanno personalmente dirigenti dell'Agenzia al più alto livello. Questo è l'impegno preso.

La Farnesina, anche per il tramite del Consolato generale d'Italia a Gerusalemme, continuerà ad esercitare un ruolo di vigilanza sulle iniziative dell'Agenzia ONU per i rifugiati palestinesi, in modo da prevenire ogni discordanza fra le attività finanziate e i principi cardine della cooperazione italiana, quali la non discriminazione e il sostegno alla convivenza pacifica. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Saccone, per due minuti.

SACCONE (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, ringrazio il signor Ministro. Mi permetta di dire subito che mi ritengo soddisfatto dalla sua risposta. Non è questa la sede per aprire un dibattito sulle ragioni dei 5 milioni di rifugiati; non è questa la sede per dire che ci sono razzi che partono da Gaza. Non è questo il momento.

Abbiamo espresso apprezzamento per l'attività che l'Agenzia svolge a sostegno dei rifugiati. Sono contento del monitoraggio, che sarà capillare.

Noi, come Gruppo Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC, vogliamo monitorare costantemente, non vogliamo abbassare la guardia, perché l'intento non è discriminatorio, ma è ribadire la tolleranza zero verso l'odio, da chiunque esso provenga. Pertanto, la ringrazio, signor Ministro. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Carbone ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02471 sulla fine del blocco dei licenziamenti e su iniziative per il sostegno al mercato del lavoro, per tre minuti.

CARBONE (*IV-PSI*). Signor Presidente, signor Ministro, tra le principali e più importanti misure adottate per far fronte all'emergenza Covid-19, ha assunto un rilievo notevole, fin dai primi mesi del 2020, il cosiddetto blocco dei licenziamenti. Con questa misura si è inteso impedire alle aziende di licenziare i propri dipendenti per ragioni economiche, sia in forma collettiva, sia in forma individuale. L'obiettivo dell'allora Governo Conte-*bis* era quello di evitare che le conseguenze più crude dell'emergenza venissero addossate sulle classi lavoratrici, trasformando così una crisi sanitaria e una crisi economica addirittura in una crisi sociale.

D'altro canto, sono stati molti gli interventi normativi che hanno consentito il ricorso agli ammortizzatori sociali, come la Cassa integrazione guadagni (CIG) e il Fondo di integrazione salariale (FIS), soprattutto al fine di supportare le aziende che maggiormente hanno risentito della diminuzione della domanda di beni e servizi e, in special modo, quelle imprese attive in settori cruciali, come il turismo e la ristorazione.

Il cosiddetto decreto sostegni ha previsto la fine del blocco dei licenziamenti, con riguardo al tipo di ammortizzatore sociale a cui si fa ricorso. Il 30 giugno, infatti, termina il blocco per le imprese che usufruiscono della CIG

ordinaria; per lo più sono le imprese del settore industriale. Il 31 ottobre, invece, rappresenta il termine per il blocco dei licenziamenti delle aziende beneficiarie delle 28 settimane di assegno ordinario a carico del FIS o di cassa integrazione in deroga.

Signor Ministro, si apprende da sue interviste recenti che l'intenzione del Governo sarebbe quella di predisporre ritocchi alle normative per sostenere il superamento del blocco dei licenziamenti con strumenti che tengono conto del diverso andamento dei settori.

Tutto ciò premesso, vorrei chiederle quali iniziative urgenti intenda promuovere al fine di rilanciare le politiche attive del lavoro del nostro Paese, anche allo scopo di scongiurare i rischi di immediate e gravi ripercussioni occupazionali derivanti dalla fine del blocco dei licenziamenti; e poi quali iniziative voglia intraprendere per promuovere il reinserimento lavorativo e l'innalzamento dei livelli occupazionali, anche alla luce degli scarsi risultati ottenuti negli ultimi anni.

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e delle politiche sociali, onorevole Orlando, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Ringrazio i senatori interroganti.

Con la proroga dei trattamenti straordinari di integrazione salariale e il contestuale blocco dei licenziamenti e l'individuazione di ulteriori strumenti di sostegno al reddito per i soggetti che non si era riusciti a raggiungere con gli interventi precedenti, il Governo ha inteso garantire una rete di protezione il più possibile inclusiva ed equa, che facesse da argine all'impatto devastante della pandemia, in continuità - io credo - con alcune scelte precedentemente assunte.

Fin dal mio insediamento, ho cercato di coniugare le misure straordinarie di protezione dei lavoratori, con l'avvio di due riforme strutturali che ritengo prioritarie: quella degli ammortizzatori sociali e quella delle politiche attive. Dobbiamo dare ammortizzatori a milioni di lavoratori che oggi non li hanno. E dobbiamo agire sulle competenze di base dei lavoratori più lontani dal mondo del lavoro e fornire una formazione più avanzata anche per quei lavoratori più qualificati che comunque potrebbero trovarsi in una situazione di transizione nei prossimi mesi e avranno bisogno di un accompagnamento della ricollocazione; ciò anche perché molti indicatori ci dicono che non è detto che la ripresa riprodurrà i posti di lavoro che si sono determinati negli stessi ambiti in cui sono venuti meno.

Ritengo fondamentale adottare una visione organica, che racchiuda in un solo intervento l'insieme di queste iniziative, accompagnando così la trasformazione del mercato del lavoro e facilitando le transizioni occupazionali; migliorando l'occupabilità dei lavoratori e innalzando il livello delle tutele attraverso la formazione. Puntiamo quindi ad un pacchetto di misure adeguate per contrastare il fenomeno della disoccupazione giovanile, agendo sull'intero percorso che dalle misure di *welfare* può condurre al lavoro, e cioè fino al vero e proprio sbocco occupazionale. Per questo stiamo valutando misure

specifiche da inserire anche nei prossimi provvedimenti d'urgenza che istituiscono luoghi di formazione all'interno dei contesti produttivi.

Introduciamo così un intervento innovativo di politica attiva basato sul partenariato pubblico-privato per mettere in connessione con continuità ed efficacia il sistema produttivo e la forza lavoro disponibile, attraverso lo sviluppo di servizi dedicati alla creazione di nuove opportunità.

Anche sull'occupazione femminile stiamo già studiando specifiche proposte che agiscano innanzitutto sulle pari opportunità di lavoro per le donne, a partire dall'anticipazione della valutazione sull'impatto di genere, che già è contenuto nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, e il *gender procurement*, che stiamo cercando di inserire il prima possibile.

Per scongiurare i rischi dei prossimi mesi, quando lo sblocco dei licenziamenti sarà suscettibile di determinare gravi ripercussioni occupazionali, stiamo valutando alcune misure volte ad incentivare il reinserimento lavorativo e l'innalzamento dei livelli occupazionali. Si tratta dell'introduzione di nuovi strumenti che garantiscono alle imprese la necessaria flessibilità nella delicata fase della ripartenza e ai lavoratori un percorso contestuale di formazione, di adeguamento mirato delle competenze e di inserimento lavorativo, in grado di accompagnarli nelle transizioni occupazionali verso un impiego stabile. Credo poi che sia urgente, urgentissimo, in collaborazione con il Ministero dello sviluppo economico, iniziare a fare una mappatura dell'andamento dei diversi settori, perché la ripresa non è uguale, non sarà uguale da tutte le parti e dentro gli stessi settori ci sarà un'articolazione diversa e un rimbalzo diverso. Il monitoraggio è quindi molto importante anche perché continuare a utilizzare strumenti uguali per situazioni diverse non sempre è il meglio che si possa fare in questa fase storica. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Carbone, per due minuti.

CARBONE (*IV-PSI*). Signor Presidente, signor Ministro, la ringrazio della risposta e prendo atto delle sue parole. Mi dichiaro soddisfatto e rimango anche speranzoso. Tra l'altro, devo dire che da quando si è insediato non ha mancato un appuntamento con la Commissione lavoro. Sono quindi davvero speranzoso del suo impegno e di quello del presidente Draghi per quanto faremo insieme per i lavoratori, per le aziende e per il sistema produttivo italiano in genere.

Mi permetta però di esprimerle un mio cruccio e una mia preoccupazione. Venendo dalla Campania, da Napoli, vorrei soffermarmi sulla situazione della Whirpool in tale città. Lei sa che la Whirpool nonostante abbia presentato i risultati del primo trimestre in Europa, riferendo una crescita doppia nei ricavi, ha comunque deciso di chiudere i battenti a Napoli, lasciando così a piedi, a casa, 330 lavoratori.

Signor Ministro, lei sa che la situazione della Whirpool, tra l'altro, è simile a quelle di altre aziende e di altri grossi gruppi del Sud, che tra poco chiuderanno, lasciando a casa migliaia di operai.

Mi rendo conto che, dati i tempi contingentati previsti dal Regolamento, non posso pretendere da lei una risposta, ma almeno vorrei da lei un

impegno, che non sia formale, ma sostanziale, affinché finalmente queste importanti questioni siano affrontate dal suo Ministero e all'interno del Governo, alla luce anche dei notevoli finanziamenti all'interno del PNRR per il Sud. Lo dico da napoletano, da campano, da uomo del Sud, ma soprattutto - mi permetta, Ministro, da italiano: se non riparte il Mezzogiorno, non riparte l'Italia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore De Bertoldi ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02469 sulle agevolazioni ai *navigator* per l'accesso al pubblico impiego, per tre minuti.

DE BERTOLDI (*FdI*). Signor Presidente, signor Ministro, la tutela e la promozione del lavoro sono per noi di Fratelli d'Italia un impegno politico quasi esistenziale e rappresentano, almeno per un Ministro della Repubblica e soprattutto per il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, un dovere.

Vogliamo interrogarla sul tema del reddito di cittadinanza. Difendere il lavoro, per chi ha una cultura liberale come me, vuol dire innanzitutto investire nel lavoro, promuovere le imprese che assumono e difendere quelle imprese - penso alla Silvelox del Trentino-Alto Adige o all'ex Embraco del Piemonte - che invece vedono i propri lavoratori a rischio di perdere il posto per delle complicazioni giuridiche inutili, che esistono purtroppo nel nostro ordinamento e anche per posizioni non accettabili dell'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Ecco questo significa difendere il lavoro ed i lavoratori. Posso comprendere - so che lei non si offenderà, signor Ministro - che la sua cultura sia diversa dalla mia; la sua matrice marxista certamente ha una visione differente dalla mia visione liberale. Credo però che dovremmo e potremmo convenire, signor Ministro, che il reddito di cittadinanza si è dimostrato una mera misura assistenziale. Non lo dice Fratelli d'Italia, lo dicono i dati dell'Agenzia nazionale politiche attive lavoro (ANPAL) e i numeri: 1.650.000 percettori del reddito di cittadinanza, 423 assegni di ricollocazione attiva, zero posti di lavoro creati. Questi sono numeri che testimoniano il fallimento del reddito di cittadinanza come promozione del lavoro, come creazione di posti di lavoro; una forma diseducativa che non ha peraltro promosso alcunché e ha lasciato le imprese e i lavoratori nelle difficoltà.

La interroghiamo allora sul decreto-legge sostegni, un provvedimento che doveva indennizzare gli imprenditori e le partite IVA colpite dalla pandemia e dai *lockdown*. E invece cosa prevede? Prevede il rifinanziamento del reddito di cittadinanza, la proroga degli scandalosi incarichi ANPAL e quindi - ecco il punto - il titolo preferenziale per i *navigator* nei concorsi pubblici: su 11.000 posti pubblici che andranno a concorso, ne avremo di fatto più della metà già assegnati o quasi.

Signor Ministro, è su questo che la voglio interrogare e chiedere un riscontro preciso: non ritiene che la meritocrazia sia sacrificata ai privilegi degli amici e ai privilegi di qualcuno, e quindi che sia veramente una perdita grave per le potenzialità del nostro sistema Paese? Non è accettabile che il decreto-legge sostegni, il provvedimento che dovrebbe aiutare le nostre imprese e quindi i nostri lavoratori, dia dei privilegi ingiustificati ai *navigator*,



ossia a quei rappresentanti del reddito di cittadinanza che non hanno prodotto un posto di lavoro. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e delle politiche sociali, onorevole Orlando, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, senatore De Bertoldi, la ringrazio della domanda. Non sono assolutamente offeso se sottolinea che la sua cultura politica è diversa dalla mia e non posso che compiacermi che la cultura liberale si sia così ampiamente diffusa. (*Applausi*). Quello che ritengo invece giusto sottolineare è che il rispetto della verità ci dice che, nell'ambito del decreto-legge sostegni, non c'è nessuna proroga degli incarichi dell'ANPAL, che non sono soggetti a *spoil system*, né ci dice che vi sia all'interno di tale provvedimento un titolo che garantirà l'assunzione dei cosiddetti *navigator*. Questa vicenda ci consiglierebbe di non utilizzare più termini inglesi per definire delle funzioni che si esercitano in questo Paese perché, più che una definizione, rischiano di diventare uno stigma.

Non c'è nessun privilegio né lede le pari opportunità di accesso alle procedure concorsuali delle pubbliche amministrazioni, atteso che gli stessi devono sostenere e superare le prove degli eventuali concorsi a cui volessero partecipare, come peraltro è già avvenuto in alcune Regioni in cui hanno partecipato. La valutazione favorevole delle pregresse esperienze - quando ci sono state - nella selezione sostenuta corrisponde a un principio già ampiamente utilizzato nella pubblica amministrazione e peraltro confermato dalla recente normativa introdotta dal collega Brunetta. Ritengo quindi che l'attività dei *navigator* vada considerata come una delle facoltà e delle conoscenze acquisite di chi parteciperà al concorso, in un'ottica che può concorrere al rafforzamento dei centri dell'impiego.

Mi auguro che la stessa attenzione dedicata a questo tema sia rivolta anche ai gravi ritardi che ancora purtroppo caratterizzano il processo di assunzione degli 11.000 posti previsti all'interno dei centri per l'impiego, con risorse già stanziare, e che passano attraverso una serie di piani e bandi realizzati dalle Regioni che considero assolutamente essenziali per realizzare nel nostro Paese un sistema politiche attive del lavoro che non può che vedere protagonisti i soggetti privati, ma anche una rete pubblica che deve essere messa nelle condizioni di sostenere adeguatamente questa sfida. Il completamento in tempi rapidi di questo processo credo sia fondamentale perché le strutture territoriali siano in grado di erogare le politiche del lavoro necessarie per far fronte agli effetti delle pandemie sul mercato del lavoro, in particolare dopo che il blocco dei licenziamenti verrà rimosso.

Aggiungo un'ultima considerazione, se mi consentite. Considero che valutare la capacità di realizzare politiche attive del lavoro nell'ambito di una pandemia sia abbastanza complicato. Credo che oggettivamente il reddito di cittadinanza sia servito a far fronte a quella che rischiava di essere un'esplosione della povertà assoluta all'interno del nostro Paese. Valutiamolo per questo, e quando avremo un sistema delle politiche attive valuteremo anche cosa

funziona e cosa non funziona. Credo che le due sfere vadano maggiormente distinte, però penso che sia giusto testarlo anche alla luce di un quadro più corrispondente a una dinamica ordinaria del mercato. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore De Bertoldi, per due minuti.

DE BERTOLDI (*Fdi*). Signor Presidente, signor Ministro, non sono particolarmente soddisfatto - lo potrà capire - anche se ho considerato una certa difficoltà da parte sua, quale rappresentante del Governo, nel giustificare questo titolo di preferenza verso i *navigator* nei concorsi pubblici che, come recita l'articolo 18 del decreto-legge sostegni, esiste. Noi non lo condividiamo, perché - ribadisco - la meritocrazia deve prevalere su tutto; non vogliamo privilegi per i *navigator*, così come per nessun altro.

Signor Ministro, desidero rivolgerle una raccomandazione più generale. In queste ultime ore si sente dire che il Governo che lei rappresenta voglia "smontare" quota 100. Io vorrei invitarvi a "smontare" piuttosto qualcos'altro, ossia l'impianto del reddito di cittadinanza e il decreto dignità, che ha paralizzato e ingessato il mercato del lavoro. Facilitate e aiutate le imprese, che sono le uniche e le prime che possono e vogliono creare lavoro; è così che si investe e non si fa spesa corrente e assistenziale nel settore del lavoro. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Laforgia ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02470 sull'introduzione di un salario minimo legale, per tre minuti.

LAFORGIA (*Misto-LeU-Eco*). Signor Presidente, signor Ministro, in questo ramo del Parlamento - e, segnatamente, nella Commissione lavoro pubblico e privato, previdenza sociale - molto prima che la pandemia si abbattesse sul nostro Paese ci siamo occupati di una cosa che ritengo molto importante, ossia l'ipotesi di introdurre un salario minimo legale.

Siamo partiti da alcuni disegni di legge depositati da molto tempo in Senato e anche grazie all'impulso di chi l'ha preceduta al Ministero. Poi, naturalmente, la pandemia ha mandato a gambe all'aria l'agenda politica. Tuttavia, signor Ministro, ritengo non vi sia un solo motivo per il quale si debba abbandonare quella strada, tanto più alla luce di quanto accaduto negli ultimi mesi. Occorre introdurre una soglia, sul piano del salario orario, al di sotto della quale nessun lavoratore deve poter scendere. Lo dobbiamo fare, signor Ministro, perché è un sentiero percorribile e perché il salario minimo è una strada che ci viene indicata anche dall'Europa.

Signor Ministro, lei è molto sensibile a questi temi, come sta dimostrando anche in veste di Ministro del lavoro e delle politiche sociali. C'è il dramma che vivono i lavoratori che hanno perso - o rischiano di perdere - il posto di lavoro (se ne è peraltro parlato anche poco fa) e desidero ringraziarla perché si sta occupando di capire che cosa accadrà il minuto dopo la rimozione del blocco dei licenziamenti, in relazione soprattutto alla riforma degli ammortizzatori sociali cui ha fatto riferimento.

Tuttavia, non è meno mortificante (sempre che si possa stabilire una qualche gerarchia) la condizione di chi un lavoro ce l'ha, ma, proprio perché sottopagato, non si vede garantita la dignità per sé e i propri cari. Dico questo anche alla luce di una tradizione piuttosto solida delle relazioni industriali di questo Paese (che dobbiamo difendere, rilanciare e riportare nel mondo nuovo), che è la contrattazione collettiva nazionale. All'interno di quella cornice non possiamo però più permetterci che le maglie più o meno larghe dello schema facciano sì che ci siano lavoratori che sfuggono e vivono una condizione di lavoro povero.

La mia domanda è molto semplice. Signor Ministro, cosa sta immaginando di fare, sul piano fattivo, al fine della possibile introduzione di un livello minimo salariale, di cui credo che questo Paese abbia bisogno? (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e delle politiche sociali, onorevole Orlando, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, ringrazio il senatore Laforgia per il quesito posto, che riguarda le iniziative che si intendono adottare per migliorare l'adeguatezza dei salari e la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori.

È di qualche giorno fa la notizia che il nostro Paese ha avuto tra le più forti perdite del potere d'acquisto dei lavoratori all'interno dell'Unione europea.

Il tema è di primaria importanza, in particolar modo nel momento attuale, perché la pandemia ha duramente colpito l'economia europea e risulta essenziale assicurare salari che siano adeguati, sufficienti a garantire ai lavoratori e alle loro famiglie un'esistenza libera e dignitosa, come sancito dall'articolo 36 della nostra Costituzione.

La determinazione di una soglia di salario minimo favorirebbe la realizzazione di un mercato del lavoro più inclusivo, più equo e paritario, abbattendo le disuguaglianze anche in termini di *gender pay gap*. Su questo tema ritengo sia opportuno stare dentro al quadro che si sta definendo a livello europeo.

La proposta di direttiva della Commissione contiene regole volte a rendere più efficaci e uniformi i sistemi adottati dai Paesi dell'Unione europea, perseguendo l'obiettivo comune di rendere accessibile a tutti i lavoratori la tutela di un trattamento salariale minimo e rafforzando ed estendendo la copertura della contrattazione collettiva, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità. Questo quadro di riferimento definirà alcuni principi e criteri ordinatori ai quali attenersi, che ci consentiranno di giungere a un'eventuale individuazione normativa del salario minimo e soprattutto di chiarire e risolvere la questione del rapporto tra rappresentanza sindacale e salario minimo, che nel nostro Paese costituisce una difficoltà storica. Occorre infatti potenziare la contrattazione collettiva attraverso un intervento legislativo in materia di rappresentatività sindacale, che credo sia necessario a salvaguardare il salario minimo da fenomeni distorsivi e a tutelare il più possibile i

lavoratori. La direttiva ci darà un riferimento su come agire e come intervenire in questa direzione. Sarà quindi un necessario punto di riferimento che può implementare e rafforzare un principio di democrazia economico, che considero non solo auspicabile, ma anche necessario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Laforgia, per due minuti.

LAFORGIA (*Misto-LeU-Eco*). Signor Ministro, le sue parole dicono evidentemente non solo della sua sensibilità, ma anche della volontà di procedere proprio sulla strada dell'introduzione di una soglia minima salariale. Penso che abbiamo bisogno di farlo per lasciarci alle spalle almeno due dibattiti, o comunque il modo con cui li abbiamo affrontati in passato. Mi riferisco anzitutto a quello sulle politiche industriali, tanto più alla luce di quanto accaduto in questi mesi.

Non si può immaginare di entrare nel mondo nuovo pensando che si possono aiutare le imprese non stando sul terreno della qualità e dell'innovazione, ma immaginando una pressione verso il basso dei salari. Ecco, questa è una discussione vecchia, superata, che dobbiamo lasciare alle nostre spalle. Ce n'è un'altra, che è echeggiata persino in quest'Aula quando l'abbiamo affrontata, e cioè quella che mette in contrapposizione gli strumenti a cui lei ha fatto riferimento (sostegno al reddito, reddito di cittadinanza, forme universalistiche di sostegno al reddito) alla questione del lavoro e a quella salariale. Qui entra in gioco quella che io chiamo la tesi divanista. Non dobbiamo cioè introdurre forme universalistiche di sostegno al reddito perché queste spingono soprattutto i giovani a poltrire sui loro divani e li disincentivano alla ricerca di un lavoro. Infatti, quando i giovani confrontano il lavoro che hanno fuori e il reddito che ricevono, preferiscono il secondo. Ecco, semmai fosse vera questa tesi, allora vuol dire che bisogna alzare i salari e che quindi il problema è quello salariale che questo Paese deve affrontare anche introducendo una soglia minima legale.

La ringrazio per la risposta e soprattutto per quello che potrà fare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Bergesio ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02472 sulla disciplina dei contratti di lavoro a tempo determinato, per tre minuti.

BERGESIO (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signor Ministro, l'emergenza epidemiologica sta compromettendo importanti settori economici del nostro Paese che prima della pandemia erano in forte crescita - penso, ad esempio, al settore del turismo - e sta determinando gravissime conseguenze occupazionali con rapporti a termine in forte riduzione, senza un'adeguata crescita dei contratti a tempo indeterminato.

Secondo i più recenti dati, a dicembre 2020 risultavano quasi 393.000 contratti a tempo determinato in meno rispetto a un anno prima, considerando

naturalmente gli occupati, mentre, per quanto concerne quelli di nuova attivazione, nel corso del 2020 si sono registrati addirittura 1,4 milioni di contratti in meno rispetto al 2019.

Il decreto-legge noto come decreto dignità, improntato al ragionevole obiettivo di favorire la costituzione di rapporti di lavoro sempre più stabili, era però pensato per un assetto socio-economico del tutto differente da quello a pandemia in corso.

Nel decreto n. 34 del maggio 2020, in ragione dell'emergenza pandemica, avevamo previsto la possibilità di rinnovare o prorogare fino al 30 agosto i contratti a tempo determinato, in essere alla data del 23 febbraio 2020, anche in assenza delle condizioni previste dall'articolo 19. A sua volta, l'articolo 17 del decreto-legge n. 41 del marzo di quest'anno, prevede che fino al 31 dicembre 2021 i contratti a tempo determinato possano essere rinnovati o prorogati per massimo dodici mesi e per una sola volta, anche in assenza della condizionalità presente a normativa vigente, ferma restando la durata complessiva massima di ventiquattro mesi.

Le misure sinora adottate non sono però sufficienti, in quanto l'emergenza in corso impone una riflessione più ampia sull'attuale assetto normativo dei rapporti di lavoro.

In un momento di grave crisi economica, è indispensabile consentire la prosecuzione dei contratti a termine, *in primis* perché le imprese non riescono a stabilizzare, vista l'incertezza economica. Si rischia dunque di non offrire continuità occupazionale a questi lavoratori e soprattutto di disperdere delle professionalità eccellenti. La proroga consentirebbe dunque di mantenere un legame tra lavoratori e impresa.

Alla luce di tutto questo, signor Ministro, le chiediamo quali iniziative intenda adottare da subito, in merito al fatto di consentire il rinnovo di tali contratti anche oltre i ventiquattro mesi e, soprattutto, anche in assenza di causali. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e delle politiche sociali, onorevole Orlando, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, come è noto e come è stato ricordato, nel decreto-legge sostegni abbiamo prorogato la sospensione delle causali dei contratti a termine, in coerenza con la proroga delle altre misure emergenziali che sono state adottate a protezione dell'occupazione, a fronte del protrarsi del quadro emergenziale e della sospensione delle attività produttive.

Sono consapevole che le imprese chiedono la revisione del decreto-legge dignità per alleggerire i limiti posti dalla contrattazione a termine e garantire condizioni di maggiore flessibilità che possano essere di stimolo alla ripartenza.

In un'ottica di medio e lungo periodo certamente occorre soffermarsi sulla disciplina concernente il mercato del lavoro e le relative tipologie contrattuali. Bisognerebbe però analizzare con attenzione i dati sul processo di

stabilizzazione dei contratti a termine, tenendo anche conto dell'elemento distorsivo della pandemia. Di certo, credo che bisogna respingere ogni tentazione di ritorno alla precarizzazione e per questo motivo non credo sia opportuno pensare - insisto molto su questo concetto - a strumenti che siano validi per tutti gli ambiti e che agiscano nello stesso modo.

La crisi pandemica, rispetto alle crisi precedenti, ha una sostanziale differenza, perché ha avuto un impatto molto eterogeneo sui diversi settori produttivi. Se è giustificata l'impossibilità di stabilizzare in settori che sono fortemente colpiti dal virus, lo è meno in settori che, invece, nel corso di questi mesi hanno continuato a crescere e sono stati in una condizione addirittura di rafforzamento strutturale. Credo che ciò induca ad affrontare il tema - per il momento lo faccio non del tutto ascoltato dalle parti sociali - di come si differenzia, di come si creano dei tavoli di settore, di come si porta il dialogo sociale a livello territoriale, perché considero che questo sia l'unico modo di distinguere. Dire oggi che ci inventiamo un nuovo contratto, che ha caratteristiche di maggiore flessibilità, valido in tutti i settori, significa in alcuni casi probabilmente fare troppo poco e in altri indurre un processo di precarizzazione, che in questo momento non è auspicabile. Quindi penso che dovremmo studiare, per l'auspicato rimbalzo, dei "vestiti" fatti in qualche modo su misura per i diversi comparti. Questo è lo sforzo che credo dovremmo fare nelle prossime settimane, sperando che il dialogo sociale vada anche un po' oltre il tema del blocco dei licenziamenti o della data relativa a tale blocco, che pure è sicuramente una questione importante, ma assuma anche il tema di come si costruiscono strumenti che tengano conto delle differenze territoriali e di settore. *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Bergesio, per due minuti.

BERGESIO *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Ministro, prendiamo atto di questa sua risposta puntuale. Colgo l'occasione anche per segnalarle un altro aspetto importante, che alla Lega-Salvini Premier sta particolarmente a cuore. Quasi il 90 per cento dei lavoratori agricoli è impiegato con contratto di lavoro a tempo determinato per lo svolgimento di attività stagionali, in cui il reddito dipende dal numero di giornate effettive. Ad esempio, chi lavora almeno cinquantuno giorni all'anno ha un reddito complessivo che si attesta intorno ai 5.000-6.000 euro; chi lavora centocinquantuno giornate ha un reddito annuo di circa 15.000-16.000 euro. Stiamo quindi parlando di lavoratori molto fragili anche e soprattutto dal punto di vista economico. Occorre tutelarli, sostenerli.

Teniamo presente che, oltre all'emergenza della pandemia che abbiamo avuto, ce ne è un'altra, quella delle gelate. Oltre 150.000 di questi lavoratori impiegati nelle imprese agricole rischiano di rimanere senza giornate lavorative nel corso del 2021.

Noi della Lega abbiamo due proposte: quella di estendere la cassa integrazione in deroga Covid anche alla causale calamità e la modifica della legge n. 223 del 1991, che risulta inapplicabile. Quest'ultima prevede infatti

la tutela per lo scivolamento delle giornate lavorative, tuttavia nel caso in cui lo debba richiedere l'azienda rispetto al lavoratore non funziona.

Noi le chiediamo, signor Ministro, di ascoltare il grido di dolore e di solidarietà verso questi lavoratori. Abbiamo appreso che il 30 aprile, a fronte di un impegno del Ministero da lei guidato, è stato revocato lo sciopero nazionale previsto proprio per questi lavoratori.

A proposito di questi ultimi e di imprese a rischio, signor Presidente, stavolta non per questioni di mercato ma di sicurezza, vorrei esprimere la solidarietà mia e dei miei colleghi al gioielliere Mario Roggero, alla sua famiglia e a tutta la comunità di Grinzane Cavour per la tragica rapina accaduta ieri. (*Applausi*). Tre rapinatori hanno fatto irruzione nel suo negozio, lui, che già sei anni fa aveva subito una rapina violenta ed era stato selvaggiamente pestato mentre si trovava in negozio con la moglie e la figlia, ha fatto ciò che poteva per difendere il suo lavoro, la sua famiglia, sé stesso. Purtroppo sono morti due rapinatori e un terzo è rimasto ferito. Noi, però, signor Presidente, siamo tutti con Mario e la difesa per noi è sempre legittima (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il senatore Romagnoli ha facoltà di illustrare l'interrogazione 3-02474 sulle prossime iniziative normative in ambito pensionistico, per tre minuti.

ROMAGNOLI (*M5S*). Signor Presidente, onorevole Ministro, con la legge di bilancio 2020 sono state istituite la commissione tecnica di studio sulla previdenza e l'assistenza e la commissione tecnica incaricata di studiare la gravosità delle occupazioni. Entrambe sono state prorogate al 31 dicembre 2021. Inoltre, con la legge bilancio 2021 sono state prorogate diverse misure in ambito pensionistico: al 31 dicembre 2021 l'Ape sociale; è stata estesa all'intero 2021 la possibilità per le imprese di ricorrere al contratto di espansione, abbassando limite di unità lavorative in organico per accedere al beneficio da 1.000 a 250 unità; è stata altresì prorogata per il 2021 anche opzione donna, una misura che offre la possibilità di anticipare l'uscita dal mondo del lavoro.

Riteniamo necessario per il bene del Paese, soprattutto in questo momento molto particolare di crisi economica, continuare a promuovere misure come opzione donna e Ape sociale, rendere strutturale il contratto di espansione ed inserire nel quadro normativo la staffetta generazionale e l'istituto dell'isopensione, oltre che la pensione di garanzia per i giovani.

Tenuto conto che in data 28 gennaio 2020 è stato firmato dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali il decreto istitutivo del tavolo tecnico di studio sulle tematiche previdenziali, al quale è stato affidato il compito di definire le linee di indirizzo e gli interventi di riforma del sistema pensionistico, le chiediamo, onorevole Ministro: se intende portare avanti ed ultimare i lavori delle due commissioni richiamate in premessa; se intende inserire nel quadro normativo misure quali la staffetta generazionale, la pensione di garanzia per i giovani e l'isopensione; se intende istituire il tavolo sulle tematiche previdenziali, al fine di intervenire sul sistema pensionistico, considerato

che la sperimentazione di quota 100 terminerà a dicembre 2021, oltre a confermare Ape sociale, contratto di espansione e opzione donna a decorrere dal gennaio 2022. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il ministro del lavoro e delle politiche sociali, onorevole Orlando, ha facoltà di rispondere all'interrogazione testé illustrata, per tre minuti.

ORLANDO, *ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor Presidente, onorevoli senatori, le commissioni tecniche che sono state istituite dall'articolo 1, dai commi 474 e 475, della legge del 27 dicembre 2019, n. 160, il cui funzionamento è stato prorogato fino al 31 dicembre 2021, sono certamente organismi che considero essenziali per l'acquisizione di elementi conoscitivi e metodologie scientifiche a supporto della valutazione delle politiche statali in materia previdenziale ed assistenziale.

L'insediamento di entrambe le commissioni è avvenuto nel mese di gennaio 2021, ma la transizione dal Governo Conte 2 al Governo Draghi ha determinato la necessità di acquisire le nuove designazioni dei rappresentanti dei vari Ministeri. Questa fase di sostanziale reinsediamento della commissione si è appena conclusa: con il decreto ministeriale n. 94 del 20 aprile 2021 si è provveduto a modificare la composizione della commissione sulla classificazione e comparazione, a livello europeo e internazionale, della spesa pubblica nazionale; con il decreto ministeriale n. 101 del 27 aprile 2021 è stata modificata la composizione della commissione sulla gravosità delle occupazioni.

La commissione sulla classificazione della spesa si è riunito proprio nella giornata di ieri, 28 aprile. Ad essa è stato assegnato il compito complesso in quanto la classificazione della spesa presuppone anche un'individuazione degli obiettivi che si vogliono perseguire e dei bisogni che si vogliono soddisfare.

Pertanto, la riflessione sulla riforma pensionistica è già stata sostanzialmente riattivata sul piano tecnico e all'esito di queste settimane di approfondimento avremo gli elementi per valutare correttamente il peso e la composizione della spesa pensionistica e assistenziale presente e futura e per supportare congruamente le politiche pubbliche di sicurezza sociale.

Con i risultati del lavoro delle Commissioni, si aprirà quindi un confronto con le parti sociali, con gli altri Ministeri interessati e in sede collegiale di Governo, al fine di individuare i percorsi adeguati per intervenire sul sistema pensionistico, anche al fine, tra l'altro, di valutare la permanenza di istituti previdenziali che consentono condizioni di flessibilità per categorie di soggetti svantaggiati e di individuare nuovi istituti di garanzia per i giovani, come auspicato dagli onorevoli interroganti.

In ogni caso le proposte di intervento che saranno prossimamente individuate e condivise dovranno necessariamente essere orientate a garantire che il sistema sia sempre più aderente alle direttrici di fondo dell'equità generazionale, della sostenibilità e dell'adeguatezza delle prestazioni e - aggiungo, a costo di essere monotono - alla fase del ciclo economico che si va determinando. Penso, ad esempio, che andrà agganciato a questo ragionamento un



più intenso utilizzo dei contratti di solidarietà e dei contratti di espansione, che sono uno strumento che ha anche una ricaduta sul fronte previdenziale.

Questa è la discussione che va fatta. Confesso - lo voglio dire con molta franchezza e me ne assumo la responsabilità - che nelle prime settimane la mia attenzione è stata prevalentemente dedicata a chi il lavoro rischia di perderlo, senza sottovalutare il fatto che comunque c'è una legittima aspettativa di lavoratori che a fine anno vogliono sapere qual è il loro destino. Credevo tuttavia necessario, prima di tutto, raccogliere il lavoro che era stato fatto su questi due fronti: politiche attive e ammortizzatori sociali. Oggi possiamo dire che questo lavoro è stato riavviato e credo che ci siano anche le condizioni per aprire un confronto sul tema della previdenza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire in replica il senatore Romagnoli, per due minuti.

ROMAGNOLI (M5S). Signor Ministro, la ringrazio per la puntuale risposta e per la sua sensibilità. Prendo atto che il Ministero ha riconvocato le due commissioni di studio sulla previdenza e assistenza e sulla gravosità dell'occupazione, che a mio avviso dovrebbero ultimare i lavori entro settembre di quest'anno, in modo da poter individuare alcuni interventi utili entro fine anno.

Ribadisco l'importanza di ripristinare, nel più breve tempo possibile, il tavolo tecnico di studio sulle tecniche previdenziali al fine di definire gli interventi di riforma del sistema pensionistico. Ritengo infatti che, oltre alla proroga di opzione donna e Ape sociale, a rendere strutturale il contratto di espansione e alla possibilità di ottenere strumenti, quali la staffetta generazionale, l'isopensione e la pensione di garanzia per i giovani, sia necessario intervenire sul sistema pensionistico a partire dal 2022, inserendo tali misure già nella prossima legge di bilancio, considerato tra l'altro che quota 100 finirà la sperimentazione prevista entro dicembre di quest'anno. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata (*question time*) all'ordine del giorno è così esaurito.

### **Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività connesse alle comunità di tipo familiare che accolgono minori, convocazione**

PRESIDENTE. Comunico che, d'intesa con il Presidente della Camera dei deputati, la Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività connesse alle comunità di tipo familiare che accolgono minori, il cui elenco dei componenti è pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna, è convocata mercoledì 5 maggio 2021, alle ore 9, per procedere alla propria costituzione.

### **Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno**

LOMUTI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMUTI (*M5S*). Signora Presidente, quanto emerge dall'inchiesta della testata "Fanpage.it" sul sottosegretario della Lega Claudio Durigon è grave e non ammette nessun tentennamento. (*Applausi*). È grave ed è necessario che venga chiarito, perché, occupando una posizione così apicale in un Dicastero delicato come quello dell'economia, in un momento in cui stanno arrivando ingenti fondi europei, non possiamo permetterci nessuna ombra. Inquietano questi intricati rapporti con l'UGL, inquieta che il bilancio di un sindacato non sia pubblico, anche se gestisce soldi dei lavoratori, inquietano i legami con imprenditori indagati dalla DDA; ed è inquietante l'affermazione che coinvolge la Guardia di finanza, che ci auguriamo essere totalmente falsa. Ma, se così fosse, saremmo parimenti in presenza di un Sottosegretario che si ammanta di vanagloria, tratteggiandosi come colui che è capace di condizionare i sistemi dello Stato.

Allora, Presidente, occorre chiarire se siamo dinanzi a un millantatore che offende l'immagine e l'onorabilità del Governo o se ci sono fatti ignoti dietro ciò che è emerso da questa inchiesta, che meritano il vaglio dell'autorità giudiziaria. In ogni caso, le gravissime parole espresse dal Sottosegretario indicano una concezione assolutamente non compatibile con le funzioni di un esponente di Governo. (*Applausi*). Per questo motivo, invitiamo il sottosegretario Claudio Durigon a rassegnare le proprie dimissioni. (*Applausi*).

FERRARA (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARA (*M5S*). Signora Presidente, colleghe e colleghi, il 29 giugno 2009 è una data tristemente nota per la strage ferroviaria di Viareggio, un disastro che si poteva e si doveva evitare, se si fosse investito in sicurezza e se non si fosse seguita la perversa logica del profitto, anziché quella della tutela della persona.

Quella notte il fuoco avvolse un intero quartiere, bruciando trentatré persone, di cui tre bambini, che si pensavano al sicuro nelle loro case. Ciò che è successo in questi dodici anni è espressione del peggio della cialtroneria del nostro Paese: i tentativi di scaricare le responsabilità, la latitanza dello Stato, il depistare la verità, il tutelare i poteri forti invece che le vittime, la codardia e la mancanza di dignità nell'assumersi la responsabilità e nel chiedere scusa dinanzi a tanta sofferenza. (*Applausi*).

L'allora amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti è stato condannato in primo e in secondo grado per reati gravissimi quali disastro ferroviario e omicidio plurimo colposo. Il cavalier Moretti - eh sì, perché poi, subito dopo la strage, l'allora presidente della Repubblica Napolitano lo insignì di tale onorificenza - invece di chiedere perdono o almeno

scusa liquidò il disastro come uno spiacevole episodio, licenziando Riccardo Antonini, un ferroviere colpevole, a suo avviso, di aver fatto gratuitamente da consulente ai familiari delle vittime.

Presidente, colleghe e colleghi, io come cittadino e ancor di più come parlamentare mi vergogno che ancora oggi a Moretti sia riconosciuto questo titolo, che non gli è stato revocato, come da anni chiediamo io, i miei colleghi, la città di Viareggio e tutti gli italiani che credono nella giustizia. Se questo non bastasse, ora ci giunge la notizia della nomina di Moretti a consigliere della partecipata statale PSC, nomina che magari lo porterà a cariche ancora più importanti. Questo è un ulteriore sfregio alle famiglie delle vittime, che a dodici anni da quel doloroso disastro, vedono ancora l'ex numero uno di FS ricoprire ruoli in società di pregio dello Stato. Io mi domando e vi domando: perché proprio lui? Perché non si ha un minimo di rispetto verso chi dovrà trascorre la propria vita rimpiangendo un proprio familiare? *(Applausi)*.

Concludo dicendo che il cavalier Moretti non ha chiesto ancora scusa ai familiari delle vittime. Forse, stordito dalla sua tracotanza, non lo farà mai. Allora, signor Presidente, lo faccio io, con il cuore colmo di vergogna per rappresentare queste istituzioni che premiano i colpevoli e che, con questa nomina, uccidono ancora una volta quelle 33 persone innocenti per le quali, sia chiaro, non smetteremo mai e poi mai di chiedere giustizia. *(Applausi)*.

CRUCIOLI *(Misto)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRUCIOLI *(Misto)*. Signor Presidente, prendo la parola per la questione appresa dagli organi di stampa in questi giorni relativa all'asserito ipotetico utilizzo dei voli di Stato da parte della presidente del Senato Alberti Casellati negli ultimi undici mesi.

A quanto apprendiamo, la Presidente avrebbe...

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Crucioli, non voglio assolutamente interromperla, ma la inviterei a fare riferimento alla questione.

CRUCIOLI *(Misto)*. Senz'altro. La questione di fatto...

PRESIDENTE. Ha inteso perfettamente, senatore.

CRUCIOLI *(Misto)*. La questione di fatto però va resa nota e riguarda, appunto, l'utilizzo per 124 volte, in undici mesi, dell'aereo di Stato: 97 volte nella tratta Venezia-Roma, cioè casa-ufficio della Presidente, e 6 ad agosto per la Sardegna.

Esistono alcune norme al riguardo. Le ho studiate.

Il decreto-legge n. 98 del 2011 dice che l'aereo in questione può essere usato certamente anche dalla Presidente del Senato, ma devono essere specificamente autorizzate le tratte e rese pubbliche sul sito della Presidenza del Consiglio dei ministri. Io chiedo allora come mai sul sito della Presidenza del

Consiglio dei ministri non si trovi traccia di dette tratte. Quindi, o vengono smentite - ma non mi risulta sia stata smentita la questione - oppure il sito è carente e, quindi, è stata violata la norma.

C'è poi, ancora, la direttiva 23 settembre 2011, che stabilisce che l'utilizzo degli aerei di Stato può essere fatto soltanto per comprovate, imprevedibili e urgenti esigenze connesse alle funzioni e solo se c'è l'impossibilità di voli di linea e l'indisponibilità accertata di altre modalità di trasporto. Negli undici mesi in questione gli aerei di linea per i comuni mortali erano attivi nelle tratte citate e c'erano le linee ferroviarie. Quindi, anche in questo caso, qualora fosse confermata la notizia, ci sarebbe una violazione della norma.

Richiamo poi la circolare del 10 maggio 2013, che prevede la necessità di dettagliare le richieste, chiarendo esplicitamente i motivi e l'indisponibilità di altre tratte o altri voli.

Allora, il punto è il seguente: qualora fosse confermata l'informazione e qualora le norme citate fossero state violate, potrebbe essere prefigurabile il reato di peculato e comunque il danno erariale. Siccome la Presidenza del Senato rappresenta tutti noi, rappresenta quest'Assemblea, la questione deve essere chiarita, perché non è pensabile che i senatori della Repubblica siano rappresentati da una Presidenza che è ipoteticamente passibile di accusa di reato.

PRESIDENTE. Senatore Crucioli, la invito a far riferimento ovviamente alla questione, come le ho prima detto. Naturalmente si assume la responsabilità delle sue affermazioni.

CRUCIOLI (*Misto*). Lo faccio sempre, Presidente. Lo faccio sempre. (*Applausi*). La ringrazio. Ho terminato.

PRESIDENTE. Credo peraltro che la normativa alla quale lei faceva riferimento è quella che riguarda i membri del Governo, ma naturalmente non è questa la sede per ogni approfondimento.

### **Atti e documenti, annunzio**

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### **Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 5 maggio 2021**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica mercoledì 5 maggio, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 marzo 2021, n. 30, recante misure urgenti per fronteggiare la diffusione del COVID-19 e interventi di sostegno per lavoratori con figli minori in didattica a distanza o in quarantena (*approvato dalla Camera dei deputati*) (*ove concluso dalle Commissioni*) (2191)
2. Conversione in legge del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19 (*ove concluso dalle Commissioni*) (2144)

La seduta è tolta (*ore 16,09*).



Allegato A

## DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (2168)

(V. nuovo titolo)

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (**2168**) (Nuovo titolo)

## ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

## Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia.

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

---

N.B. Approvato, con modificazioni al testo del decreto-legge, il disegno di legge composto del solo articolo 1.

## ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

## Articolo 1.

*(Disposizioni urgenti in materia di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori)*

1. Al fine di assicurare l'erogazione dei servizi di continuità marittima con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti e di garantire il diritto alla mobilità delle persone e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale, le disposizioni della convenzione stipulata in data 18 luglio 2012 per l'effettuazione dei servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori, ai sensi dell'articolo 1, comma 998, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, continuano ad applicarsi per il tempo strettamente necessario a consentire la conclusione delle procedure bandite per l'imposi-

zione di oneri di servizio pubblico e per l'aggiudicazione dei contratti di servizio in applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92 con esclusivo riferimento alle linee interessate da tali procedure e comunque non oltre la data del 31 maggio 2021. In caso di mancata conclusione delle procedure di cui al primo periodo entro il 31 maggio 2021 e limitatamente ai collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori non adeguatamente assicurati mediante l'erogazione di servizi di trasporto a mercato di persone e di merci, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, l'efficacia della convenzione può essere prorogata per ulteriori trenta giorni.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1 si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente preordinate a tale scopo.

## EMENDAMENTO E ORDINE DEL GIORNO

### 1.100

La Commissione

#### **Approvato**

*Al comma 1, al primo periodo, dopo le parole: «regolamento (CEE) n. 3577/92» inserire le seguenti: «del Consiglio, del 7 dicembre 1992,».*

### G1.1

PESCO, MIRABELLI, RICCARDI, SERAFINI, COMINCINI, EMANUELE PELLEGRINI, LAFORGIA, NOCERINO, CORBETTA, SIMONE BOSSI

#### **Improponibile**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione in legge decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45 recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (A.S. 2168),

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure in materia di trasporti, in particolare volte a garantire il diritto alla mobilità delle persone e alla circolazione delle merci sull'intero territorio nazionale;

considerato che:

l'ipotesi di estendere la linea M3 della metropolitana di Milano oltre il capolinea di San Donato lungo la direttrice Paullese nasce dall'esigenza di potenziare il sistema di trasporto pubblico nell'area a sud-est del Comune di Milano e risale alla metà degli anni '90, concretizzandosi nello "Studio di



fattibilità di interventi sulla rete infrastrutturale di trasporto pubblico in provincia di Milano" redatto da Metropolitana Milanese Spa e consegnato alla provincia di Milano nel 1999;

il progetto ha poi subito negli anni successivi varie revisioni, fino a quando, nel 2017, gli Enti coinvolti hanno manifestato la volontà di riprendere le attività di studio, cercando di analizzare il progetto da un punto di vista più ampio e che consenta di superare la situazione di stallo;

il 3 ottobre 2017 è stata presentata una prima proposta di accordo per affidare un incarico alla società MM S.p.A. per la redazione di un progetto di fattibilità tecnico economica (prima fase) per il prolungamento della stazione M3 da San Donato a Paullo. L'incarico intende definire attraverso l'analisi dei costi/benefici quale infrastruttura possa risultare la più efficace per il prolungamento;

il 22 luglio 2019 è stato sottoscritto il disciplinare ed è stato affidato l'incarico a MM Spa per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico - 1ª Fase, studio di fattibilità, del Sistema di Trasporto Pubblico per la direttrice Paullese. L'accordo è sottoscritto, oltre che dal Comune di Milano, anche da Città Metropolitana di Milano, Provincia di Cremona, Comuni di Crema (CR), Mediglia, Paullo, Peschiera Borromeo, San Donato Milanese, Settala, Spino d'Adda (CR), Tribiano, Zelo Buon Persico (LO), con la partecipazione economica di Regione Lombardia e il coinvolgimento dell'Agenzia di Bacino per il Trasporto Pubblico Locale. Non ha invece sottoscritto l'accordo il Comune di Pantigliate;

il 20 maggio 2020 è stato presentato ai Sindaci del Sud-Est il primo rapporto intermedio sullo studio del summenzionato PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA - 1A FASE;

valutato che:

l'emergenza sanitaria legata al diffondersi del COVID-19, oltre alle perdite di vite umane e alle conseguenze sulla salute di migliaia di persone, ha provocato un pesante impatto sull'economia dell'Unione europea, oltre che mondiale. La pandemia ha posto l'Europa di fronte a una sfida di proporzioni storiche. L'UE e i suoi Stati Membri hanno dovuto dunque adottare misure di emergenza per preservare la salute dei cittadini e impedire il collasso dell'economia, varando strumenti eccezionali per il rilancio dell'economia e delle attività produttive e sostenendo nel contempo le priorità verdi e digitali dell'Unione, con una particolare attenzione al cosiddetto Green New Deal, nel rispetto degli accordi di Parigi sul clima, e della tutela dell'ambiente e del territorio;

in particolare, il Consiglio europeo del 17-21 luglio 2020 ha concordato di integrare le risorse del Quadro finanziario pluriennale (QFP) dell'Unione europea 2021-2027 (previste in 1.074,3 miliardi di euro a prezzi 2018) con i 750 miliardi di euro del programma Next Generation EU (NGEU). Pensando al futuro delle nuove generazioni, il nuovo strumento dell'Unione europea (UE) raccoglierà fondi sui mercati e li canalizzerà verso i programmi destinati a favorire la transizione ecologica e la ripresa economica e

sociale. Il più importante programma previsto nell'ambito di Next Generation EU è il Dispositivo per la ripresa e la resilienza (Recovery and Resilience Facility) che, con una dotazione di 672,5 miliardi di euro (360 miliardi di prestiti e 312,5 miliardi di sovvenzioni), ha l'obiettivo di sostenere gli investimenti, anche in vista della transizione verde e digitale, e le riforme degli Stati membri nell'ambito del Semestre europeo, al fine di agevolare una ripresa duratura, sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, migliorare la resilienza delle economie dell'UE e ridurre le divergenze economiche fra gli Stati membri;

in tale contesto, il 15 gennaio 2021, il Governo ha presentato alle Camere la proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). La proposta di PNRR delinea un piano di spesa, per complessivi 311,9 miliardi di euro, finanziata in gran parte con le risorse europee destinate all'Italia dal dispositivo di ripresa e resilienza (196,5 miliardi, suddivisi in 68,9 miliardi di sovvenzioni e 127,6 miliardi di prestiti) e dal piano REACT-EU-Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe (13 miliardi di sovvenzioni), a cui si aggiungono una parte delle risorse nazionali della programmazione di bilancio 2021-2026 (80,05 miliardi) e una parte dei fondi strutturali europei della politica di coesione (7,9 miliardi), che comprendono anche le restanti componenti di NGEU destinate all'Italia;

rilevato che:

il 23 settembre 2020 la Città Metropolitana di Milano ha inserito al primo posto tra i progetti del *Recovery Fund* da sottoporre al Governo Italiano il progetto di "Estensione della rete del trasporto rapido di massa in ambito intercomunale. Prolungamento della linea metropolitana M3 San Donato - Paullo", con un importo stimato di 1.100.000.000 di euro;

è di fondamentale importanza il fatto che Città Metropolitana di Milano abbia inserito al primo posto tra i progetti di tutta l'area milanese, per accedere ai finanziamenti del Recovery Fund, il progetto di "Estensione della rete del trasporto rapido di massa in ambito intercomunale. Prolungamento della linea metropolitana M3 San Donato - Paullo";

considerato inoltre che:

il progetto di fattibilità tecnico ed economico, sopra citato, ha analizzato vari scenari di possibili soluzioni per dare una risposta concreta ai problemi dei cittadini che si trovano ogni giorno a percorrere la strada provinciale Paullese e all'esigenza di potenziare il trasporto pubblico locale;

il PFTE ha quindi tracciato per ogni alternativa i benefici prospettati, ma anche gli impegni economici annessi, lasciando alla politica, in particolare a quella sovralocale tenendo conto che si tratta di investimenti che variano dalle diverse decine di milioni di euro - per soluzioni "leggere" - a oltre il miliardo di euro - per soluzioni più complesse, la scelta di quale strada percorrere per migliorare il TPL sulla Paullese, tenuto anche conto delle varie bocciature avute nel passato da parte della Corte dei Conti;

lo sviluppo dello scenario 4A del PFTE, che prevede il Prolungamento della M3 da San Donato a Paullo, è ritenuto coerente con le linee guida dei progetti che possono essere finanziati dal Recovery Fund, tenuto conto dell'attenzione all'ambiente e al territorio del progetto stesso,

impegna il Governo:

a valutare la compatibilità dell'opera di cui in premessa con i requisiti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ai fini dell'inserimento della medesima opera tra i progetti da realizzare con le risorse del Piano, o comunque ad individuare nei prossimi provvedimenti le risorse finanziarie necessarie a garantire la realizzazione del prolungamento fino a Paullo della linea M3 della metropolitana di Milano.

## EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 1

### 1.0.1 (testo 3)

LUPO, TRENTACOSTE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

#### **«Art. 1-bis.**

*(Gestione dei reclami di cui al Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017)*

1. All'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo la lettera i) è aggiunta la seguente: "i-bis) con particolare riferimento al settore portuale, svolgere anche le funzioni di organismo competente per la procedura di gestione dei reclami di cui all'articolo 16 del Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti".

2. In attuazione del comma 1, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, disciplina, mediante l'adozione di un proprio regolamento, la procedura per gestire i reclami in attuazione dell'articolo 16 del medesimo Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017.

3. Nell'ambito della procedura per gestire i reclami di cui al presente articolo, per garantirne l'effettività, in attuazione dell'articolo 19 del Regolamento (UE) 2017/352, del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 feb-

braio 2017, in particolare con riferimento all'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni del Regolamento e all'adozione delle misure necessarie per garantirne l'attuazione, l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, applica, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al medesimo articolo 37.

4. Le funzioni di cui al presente articolo sono attuate con le risorse umane, strumentali e finanziarie dell'Autorità di regolazione dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.»

### 1.0.2

FENU, EVANGELISTA, LUPO, DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 1-bis.

*(Disposizioni urgenti per il settore marittimo)*

1. In considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza COVID-19 e al fine di sostenere l'occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali ed evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuali, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, entro e non oltre la data del 30 giugno 2021 e secondo le modalità di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, possono istituire nei porti di rispettiva competenza un'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale per lo svolgimento delle attività previste dal medesimo articolo 4, nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ivi compresi i lavoratori in esubero delle imprese titolari di concessione ai sensi dell'articolo 18 della citata legge n. 84 del 1994, al ricorrere di almeno uno dei seguenti requisiti:

a) almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate avviene o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità *transshipment*;

b) si sia realizzata una sensibile diminuzione del traffico roteabile e passeggeri;

c) persistano, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche e delle imprese portuali.

La durata dell'Agenzia non può superare i trentasei mesi dalla data di istituzione. Le attività dell'Agenzia sono svolte avvalendosi delle risorse

umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

2. L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e del Mare di Sicilia orientale, nei limiti delle risorse di cui al comma 3 del presente articolo, possono farsi carico, fino al 50 per cento e per i primi 12 mesi, dei costi relativi all'assunzione a tempo indeterminato del lavoratore.

3. Fermo quanto previsto dai commi 2, 3, 4, 5, 6 e 8 dell'articolo 4 del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, ai lavoratori in esubero confluiti nelle Agenzie, ivi compresi quelli amministrativi, per le giornate di mancato avviamento al lavoro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 2, della legge 28 giugno 2012, n. 92, nel limite massimo di 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023.

4. Ai fini di cui al comma 1, ed affinché le Autorità di sistema portuale possano far fronte agli oneri societari derivanti dalle disposizioni ivi contenute, alle medesime Autorità che attivano le procedure di cui al presente articolo non si applicano, per gli anni 2021, 2022, 2023, le misure di cui all'articolo 1, commi da 590 a 595, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

5. Agli oneri di cui al comma 3 del presente articolo, pari a 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

---

## ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

### Articolo 2.

*(Misure urgenti in materia di documento unico di circolazione e di proprietà)*

1. All'articolo 1, comma 4-*bis*, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, le parole: «entro il 31 marzo 2021» sono sostituite dalle seguenti: «entro il 30 giugno 2021».

## EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

### **2.1 (testo 3) ([id. a 2.2 (testo 2)])**

La Commissione

### **Approvato**

*Al comma 1, sostituire le parole: «entro il 30 giugno 2021» con le seguenti: «entro il 30 settembre 2021».*

### **2.3**

---

MARGIOTTA

**Ritirato**

*Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

« 1-*bis*. All'articolo 3 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-*bis*. Gli adempimenti amministrativi e procedurali relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo sono adottati previa intesa con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

1-*ter*. Per l'efficace e miglior funzionamento del procedimento introdotto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, nell'interesse degli utenti, le disposizioni amministrative e procedurali finora emanate sono sottoposte a revisione, previa intesa con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge n. 264 del 1991».

**2.4**

---

CORTI, PERGREFFI, CAMPARI, RUFA

**Ritirato**

*Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

«1-*bis*. All'articolo 3 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-*bis*. Gli adempimenti amministrativi e procedurali relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo sono adottati previa intesa con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

1-*ter*. Per l'efficace e miglior funzionamento del procedimento introdotto dal decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, nell'interesse degli utenti, le disposizioni amministrative e procedurali finora emanate sono sottoposte a revisione, previa intesa con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264».

**2.5**

---

BERUTTI

**Ritirato**

*Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

«1-bis. Gli adempimenti amministrativi e procedurali relativi alla richiesta e al rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo sono adottati previa intesa con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

1-ter. Per l'efficace e miglior funzionamento del procedimento introdotto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, nell'interesse degli utenti, le disposizioni amministrative e procedurali finora emanate sono sottoposte a revisione, previa intesa con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge n. 264 del 1991».

## 2.6

---

RUSPANDINI

### **Ritirato**

*Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

«1-bis. All'articolo 3 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Ogni intervento giuridico, amministrativo e procedurale per la richiesta e il rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo è previamente concordato con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.";

1-ter. Per l'efficace e miglior funzionamento del procedimento introdotto dal decreto legislativo n. 98 del 2017, nell'interesse degli utenti, sono sottoposte a revisione, con le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge n. 264 del 1991, le disposizioni operative finora emanate.».

## 2.7

---

BARBONI

### **Ritirato**

*Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

«1-bis. All'articolo 3 del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente: "2-bis. Ogni intervento giuridico, amministrativo e procedurale per la richiesta e il rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo è previamente concordato con

le associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264».

## 2.8 (testo 2)

La Commissione

### **Improponibile**

*Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

«1-bis. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentiti il Ministro dell'interno e il Ministro delegato per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, si provvede all'aggiornamento delle modalità attuative e degli strumenti operativi per le soluzioni *Smart Road* di cui all'articolo 1, comma 72, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, fissando i requisiti funzionali minimi a cui devono attenersi gli operatori di settore ed i concessionari di reti stradali e autostradali. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo, si provvede altresì all'adeguamento della disciplina delle sperimentazioni su strada pubblica di sistemi di guida automatica e connessa nonché alla disciplina delle sperimentazioni di mezzi innovativi di trasporto su strada pubblica a guida autonoma e connessa, non omologati o omologabili secondo l'attuale normativa di settore. A tal fine, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, è istituito, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, l'Osservatorio tecnico di supporto per le *Smart Road* e per i veicoli e mezzi innovativi di trasporto su strada connessi e a guida automatica, con il compito di analizzare e promuovere l'adozione di strumenti metodologici ed operativi per monitorare, con idonee analisi preventive e successive, gli impatti del processo di digitalizzazione delle infrastrutture viarie e della sperimentazione su strada di veicoli a guida autonoma, di esprimere pareri in merito alle richieste di autorizzazione per la sperimentazione di veicoli a guida autonoma, di verificare l'avanzamento del processo di trasformazione digitale verso le *Smart Road*, nonché di effettuare studi e formulare proposte per l'aggiornamento della disciplina tecnica in materia di veicoli a guida autonoma.

1-ter. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale, è definita la composizione e disciplinato il funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 1-bis. Per la partecipazione alle attività dell'Osservatorio non sono riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.».

## 2.9



DURNWALDER, STEGER, UNTERBERGER, LANIECE

### **Improponibile**

*Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

«1-bis. All'articolo 111 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 1, le parole: "a far data dal 30 giugno 2016" sono sostituite dalle seguenti: "a far data dal 1° gennaio 2023". Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, è disposto l'aggiornamento delle scadenze indicate nell'allegato 1 del decreto 20 maggio 2015, così come sostituito dall'articolo 3 del decreto ministeriale 28 febbraio 2019.»

*Conseguentemente, alla rubrica, aggiungere, in fine, le seguenti parole: "e proroga dei termini della revisione delle macchine agricole."*

### **2.10**

DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

### **Improponibile**

*Dopo il comma 1 aggiungere i seguenti:*

«1-bis. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 121, dopo il comma 9 è inserito il seguente: "9-bis. La II fase - Manovre della prova pratica di guida per il conseguimento delle patenti di categoria B, BE, C, CE, C1, C1E, D, D1, D1E, DE - può essere svolta mediante l'utilizzo di simulatori di guida di alta qualità, di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 17 agosto 2017.";

b) all'articolo 122, comma 5-bis, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Tali ore di esercitazione possono essere effettuate in parte mediante l'utilizzo di simulatori di guida di alta qualità, di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 17 agosto 2017".

1-ter. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le principali associazioni di categoria del settore, provvede ad aggiornare l'Allegato 1 al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 17 agosto 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 ottobre 2017, n. 251, al fine di adeguarne i contenuti agli standard degli altri Paesi europei e alle ultime innovazioni tecnologiche.»

*Conseguentemente, alla rubrica, dopo le parole «e di proprietà» aggiungere, in fine, le seguenti: «e per il conseguimento della patente di guida».*

### **2.11**

VONO

### **Improponibile**

*Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

«1-bis. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, è inserito il seguente:

"2-bis. In via sperimentale, fino al 31 dicembre 2021, l'autenticazione della sottoscrizione e l'identificazione del venditore possono essere effettuate anche da remoto mediante l'utilizzo di sistemi di video riconoscimento o del sistema SPID, ai sensi dell'articolo 64 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82"».

### **G2.1**

BARBONI

### **V. testo 2**

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia,

premesso che:

la proroga dell'entrata a regime del Documento Unico di circolazione e proprietà, recato dal decreto legislativo n.98/2017, si è resa necessaria poiché il quadro giuridico/informatico che lo governa non è ancora completo e presenta delle incongruenze, soprattutto perché gli Studi di consulenza automobilistica, pur essendo il fulcro del sistema, come previsto dalla legge 264/1991, e quindi anche esercenti di funzioni amministrative, non hanno ricevuto pieno coinvolgimento rendendo l'implementazione del sistema difficoltosa;

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

impegna il Governo:

a valutare la possibilità di assumere iniziative volte a prevedere il coinvolgimento preventivo delle associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, in ogni intervento giuridico, amministrativo e procedurale per la richiesta e il rilascio del documento unico

di circolazione e proprietà del veicolo, al fine di rendere efficace e funzionale il procedimento per l'entrata in vigore dello stesso.

### **G2.1 (testo 2)**

---

BARBONI, PERGREFFI(\*)

#### **Non posto in votazione (\*\*)**

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia,

premesso che:

la proroga dell'entrata a regime del Documento Unico di circolazione e proprietà, recato dal decreto legislativo n.98/2017, si è resa necessaria poiché il quadro giuridico/informatico che lo governa non è ancora completo e presenta delle incongruenze, soprattutto perché gli Studi di consulenza automobilistica, pur essendo il fulcro del sistema, come previsto dalla legge 264/1991, e quindi anche esercenti di funzioni amministrative, non hanno ricevuto pieno coinvolgimento rendendo l'implementazione del sistema difficoltosa;

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

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di assumere le iniziative necessarie a garantire il coinvolgimento delle associazioni di categoria riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, in relazione all'adozione di eventuali disposizioni in materia di procedure per la richiesta e il rilascio del documento unico di circolazione e proprietà del veicolo.

---

(\*) Aggiungono la firma in corso di seduta i senatori Campari, Rufa e Corti.

(\*\*) Accolto dal Governo

### **G2.2**

---

DI GIROLAMO

**Non posto in votazione (\*)**

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° aprile 2021, n. 45, recante misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia (A.S. 2168),

premessi che:

l'articolo 2 del decreto in esame reca misure urgenti in materia di documento unico di circolazione e di proprietà;

considerato che:

l'attuale proroga, disposta con l'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, limitata alle sole domande di esami di teoria per il conseguimento delle patenti di guida presentate nel corso dell'anno 2020, non appare sufficiente a risolvere gli ostacoli temporali che a tutt'oggi permangono a causa delle misure restrittive rese necessarie per contrastare l'emergenza sanitaria da Covid-19,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di individuare specifici protocolli di sicurezza atti a consentire lo svolgimento in sicurezza degli esami per il conseguimento della patente di guida.

---

(\*) Accolto dal Governo

---

## EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 2

### 2.0.2

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Proroghe per l'emergenza COVID-19 in materia di abilitazione alla guida)*

1. Per le domande dirette al conseguimento della patente presentate dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, la prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

2. Per le autorizzazioni ad esercitarsi di cui all'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate dal 1° gennaio 2020

al 31 dicembre 2021, il termine previsto dal comma 6 del medesimo articolo è di dodici mesi

3. Gli attestati di frequenza, di cui all'articolo 10, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 settembre 2013, rilasciati nell'anno 2020, conservano validità fino al 31 dicembre 2021».

### 2.0.1

---

MARGIOTTA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Art. 2-bis.**

*(Proroghe per l'emergenza COVID-19 in materia di abilitazioni alla guida)*

1. Per le domande dirette al conseguimento della patente presentate dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, la prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

2. Per le autorizzazioni ad esercitarsi di cui all'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate dal 1° novembre 2020 al 31 dicembre 2021, il termine previsto dal comma 6 del medesimo articolo è di dodici mesi.

3. Gli attestati di frequenza, di cui all'articolo 10, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 settembre 2013, rilasciati nell'anno 2020, conservano validità fino al 31 dicembre 2021».

### 2.0.3

---

BERUTTI

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Art. 2-bis.**

*(Proroghe per l'emergenza COVID-19 in materia di abilitazioni alla guida)*

1. Per le domande dirette al conseguimento della patente presentate dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, la prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

2. Per le autorizzazioni ad esercitarsi di cui all'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate dal 1° novembre 2020 al 31 dicembre 2021, il termine previsto dal comma 6 del medesimo articolo è di dodici mesi.

3. *Gli attestati di frequenza, di cui all'articolo 10, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 settembre 2013, rilasciati nell'anno 2020, conservano validità fino al 31 dicembre 2021».*

#### **2.0.4**

RUSPANDINI

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Art. 2-bis.**

*(Proroghe per l'emergenza COVID-19 in materia di abilitazioni alla guida)*

1. Per le domande dirette al conseguimento della patente presentate dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, la prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

2. Per le autorizzazioni ad esercitarsi di cui all'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate dal 1° novembre 2020 al 31 dicembre 2021, il termine previsto dal comma 6 del medesimo articolo è di dodici mesi.

3. *Gli attestati di frequenza, di cui all'articolo 10, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 settembre 2013, rilasciati nell'anno 2020, conservano validità fino al 31 dicembre 2021».*

#### **2.0.5**

VONO

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Art. 2-bis.**

*(Misure urgenti in materia di circolazione di trasporti)*

1. Per le domande dirette al conseguimento della patente presentate dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, la prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

2. Per le autorizzazioni ad esercitarsi di cui all'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate dal 1° novembre 2020 al 31 dicembre 2021, il termine previsto dal comma 6 del medesimo articolo è di dodici mesi.

3. *Gli attestati di frequenza, di cui all'articolo 10, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 settembre 2013, rilasciati nell'anno 2020, conservano validità fino al 31 dicembre 2021».*

## 2.0.6

BARBONI, PAROLI

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. Per le domande dirette al conseguimento della patente presentate dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, la prova di controllo delle cognizioni di cui all'articolo 121, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

2. Per le autorizzazioni ad esercitarsi di cui all'articolo 122, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate dal 1° novembre 2020 al 31 dicembre 2021, il termine previsto dal comma 6 del medesimo articolo è di dodici mesi.

3. Gli attestati di frequenza, di cui all'articolo 10, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 settembre 2013, rilasciati nell'anno 2020, conservano validità fino al 31 dicembre 2021».

## 2.0.7 (testo 2)

DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

### **Ritirato**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Proroga del termine per la prova di esame teorica per il conseguimento della patente di guida)*

1. All'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, dopo le parole: "è espletata" sono inserite le seguenti: "entro il 31 dicembre 2021, e per quelle presentate dal 1° gennaio 2021 e fino alla data di cessazione dello stato di emergenza tale prova è espletata".».

## 2.0.8

VONO

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Misure urgenti in materia di trasporti)*

1. All'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, le parole: "entro un anno" sono sostituite dalle seguenti: "entro diciotto mesi"».

## **2.0.9**

MARGIOTTA

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Art. 2-bis.**

*(Effettuazione degli esami di guida durante l'emergenza COVID-19)*

1. In considerazione delle inalienabili libertà di movimento e autodefinizione, nonché delle insostenibili conseguenze socio-economiche di interruzioni o di blocchi, seppur temporanei, al normale percorso per l'ottenimento della patente, ferme le protezioni comportamentali e sanitarie dagli agenti virali trasmissibili, sono comunque consentiti, indipendentemente dall'eventuale area di collocazione del rischio, gli esami di guida per il suo conseguimento. Il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisce, d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori e le associazioni riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle autoscuole, le opportune procedure che assicurino il regolare svolgimento degli esami stessi».

## **2.0.10**

RUSPANDINI

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Art. 2-bis.**

*(Effettuazione degli esami di guida durante l'emergenza COVID-19)*

1. In considerazione delle inalienabili libertà di movimento e autodefinizione, nonché delle insostenibili conseguenze socio-economiche di interruzioni o di blocchi, seppur temporanei, al normale percorso per l'ottenimento della patente, ferme le protezioni comportamentali e sanitarie dagli agenti virali trasmissibili, sono comunque consentiti, indipendentemente dall'eventuale area di collocazione del rischio, gli esami di guida per il suo conseguimento. Il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisce, d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori e le associazioni riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle autoscuole, le opportune procedure che assicurino il regolare svolgimento degli esami stessi».



**2.0.11**

BERUTTI

**Improponibile***Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Effettuazione degli esami di guida durante l'emergenza COVID-19)*

1. In considerazione delle inalienabili libertà di movimento e autodeterminazione, nonché delle insostenibili conseguenze socio-economiche di interruzioni o di blocchi, seppur temporanei, al normale percorso per l'ottenimento della patente, ferme le protezioni comportamentali e sanitarie dagli agenti virali trasmissibili, sono comunque consentiti, indipendentemente dall'eventuale area di collocazione del rischio, gli esami di guida per il suo conseguimento. Il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisce, d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori e le associazioni riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle autoscuole, le opportune procedure che assicurino il regolare svolgimento degli esami stessi».

**2.0.12**

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

**Improponibile***Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Svolgimento degli esami di guida nelle zone c.d. "rosse")*

1. In considerazione delle inalienabili libertà di movimento e autodeterminazione, nonché delle insostenibili conseguenze socio-economiche di interruzioni o di blocchi, seppur temporanei, al normale percorso per l'ottenimento della patente, ferme le protezioni comportamentali e sanitarie dagli agenti virali trasmissibili, sono comunque consentiti, indipendentemente dall'eventuale area di collocazione del rischio, gli esami di guida per il suo conseguimento. Il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili definisce, d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori e le associazioni riconosciute maggiormente rappresentative a livello nazionale delle autoscuole, le opportune procedure che assicurino il regolare svolgimento degli esami stessi».

**2.0.13**

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

## **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

### **«Art. 2-bis.**

*(Disposizioni in materia di conseguimento delle patenti nautiche)*

1. Nelle more dell'entrata in vigore del regolamento d'attuazione, le visite mediche di accertamento dell'idoneità psichica e fisica al conseguimento o alla convalida delle patenti nautiche possono essere effettuate:

a) ai sensi dell'articolo 36, comma 3, del richiamato decreto ministeriale n. 146 del 2008. Il certificato di idoneità reca l'indicazione dell'ufficio di appartenenza del medico accertatore;

b) presso gabinetti medici, anche allestiti nelle sedi delle scuole nautiche o dei consorzi per l'attività di scuola nautica, che rispettino idonei requisiti igienico-sanitari, siano conformi alle disposizioni per il contenimento e il contrasto all'epidemia da COVID-19 e siano accessibili e fruibili dalle persone con disabilità, a condizione che le visite siano svolte dai medici di cui all'articolo 36, comma 3, del richiamato decreto ministeriale n. 146 del 2008, oppure da medici in possesso del codice di identificazione previsto per il rilascio del certificato di idoneità fisica e psichica necessario al conseguimento o al rinnovo della patente di guida, ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 31 gennaio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale della Repubblica Italiana n. 38 del 16 febbraio 2011;

c) dai medici di cui alle lettere a) e b), anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni o ai corpi indicati all'articolo 36, comma 3, del richiamato decreto ministeriale n. 146 del 2008, o anche in posizione di quiescenza o di congedo, purché siano in possesso del codice di identificazione di cui alla lettera b) e la visita medica di accertamento si svolga in un gabinetto medico.

2. Nel caso in cui la visita di accertamento si svolga in un gabinetto medico allestito presso scuole nautiche o consorzi tra scuole nautiche, il certificato di idoneità reca l'indicazione della sede presso la quale il gabinetto medico è allestito.

3. In caso di disabilità o di patologie o di minorazioni anatomiche, funzionali, psichiche o sensoriali, che hanno certificazione di patologia stabilizzata, non suscettibile di aggravamento né di modifica delle limitazioni o delle prescrizioni annotate sulla patente nautica, i successivi accertamenti medici per la convalida della patente nautica sono effettuati da un medico accertatore monocratico. Il candidato presenta la certificazione di patologia stabilizzata in originale al medico accertatore, che la riporta nello spazio del certificato medico dedicato alle note, specificando la tipologia e l'intensità. La certificazione di patologia stabilizzata, previa copia acquisita agli atti dal medico accertatore, è restituita al candidato.

4. I soggetti con disturbi specifici dell'apprendimento presentano al medico accertatore monocratico, anche in copia, la diagnosi di DSA di cui all'articolo 3 della legge 8 ottobre 2010, n. 170, che non ha scadenza di validità. Il medico accertatore riporta la diagnosi di DSA nello spazio del certificato medico dedicato alle note, specificando la tipologia. La diagnosi di DSA, previa copia acquisita agli atti dal medico accertatore, è restituita al candidato.

5. Il certificato medico conserva la sua validità per l'intera durata del procedimento amministrativo di rilascio delle patenti nautiche e può essere utilizzato per un'ulteriore domanda di ammissione agli esami, se è ancora in corso di validità ai sensi dell'articolo 41, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.

6. La dichiarazione sostitutiva del certificato anamnestico, di cui all'allegato I, annesso 2, del richiamato decreto ministeriale n. 146 del 2008, è consegnata all'organo sanitario. La certificazione sanitaria e la relativa documentazione sono conservate dagli organi sanitari per dieci anni. La foto del candidato è apposta sul certificato medico ed autenticata dagli organi sanitari solo nel caso di conseguimento o convalida della patente nautica.

7. Sono fatte salve le ulteriori disposizioni di cui al richiamato articolo 36 del decreto ministeriale n. 146 del 2008».

## **2.0.14**

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Proroghe validità patente nautica)*

1. La validità di tutti i certificati, gli attestati, le licenze e le autorizzazioni, comunque denominati, inerenti la nautica da diporto e le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ad eccezione di quelli temporanei o provvisori, scaduti o in scadenza a partire dal 01/21/2021 è prorogata rispetto alla naturale scadenza fino a sei mesi successivi alla cessazione dello stato di emergenza deliberato dal Consiglio dei Ministri il 13 gennaio 2021 o di eventuali proroghe e comunque non oltre il 31/12/202.

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche alle segnalazioni certificate di inizio attività e alle patenti nautiche previste dal richiamato decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, nonché ai certificati di competenza del diporto di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2005, n. 121.

3. Le proroghe di validità di cui ai commi 1 e 2 hanno efficacia unicamente all'interno del territorio della Repubblica, ivi comprese le unità da diporto battenti bandiera italiana.

4. È fatta comunque salva la facoltà dell'interessato di procedere ugualmente al rinnovo o alla convalida dell'atto o dell'abilitazione in scadenza o scaduta».

### 2.0.15

FARAONE, VONO

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Disposizioni urgenti in materia di tutela della attività di trasporto di passeggeri in mare e nelle acque interne)*

1. Al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 dell'articolo 47, dopo le parole: "contratto con cui il noleggiante," sono inserite le seguenti: " senza prefissare orari di partenza e di rientro e itinerari,";

b) al comma 3 dell'articolo 55, dopo le parole: "la patente nautica è revocata." sono inserite le seguenti: "Nel caso di cui al presente comma è sempre disposta la confisca amministrativa dell'unità da diporto».

### 2.0.16

MARGIOTTA, VATTUONE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Misure urgenti in materia di sicurezza del trasporto marittimo)*

1. Al fine di non compromettere la continuità dei servizi di avvisatore marittimo, all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 1-*quinquies*, è aggiunto il seguente:« 1-*sexies*. Gli avvisatori marittimi, nei porti in cui sono già presenti, sono disciplinati dall'Autorità Marittima che ne determina le tariffe, concordate tra avvisatore marittimo e l'organismo rappresentativo degli agenti marittimi raccomandatari locali. Gli avvisatori marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 48-*quater* della legge 11 settembre 2020, n.120, svolgono il servizio di avvistamento navi e l'attività di tracciabilità telematica delle unità navali nei porti attraverso lo svolgimento del complesso di attività finalizzate all'acquisizione, validazione, registrazione, notifica e archiviazione dei dati necessari a definire la certa cronologia e tipologia delle fasi di movimentazione delle unità navali nei porti, anche in riferimento all'articolo 62 del regolamento navigazione marittima. Tali attività vengono svolte dagli avvisatori anche attraverso l'immissione dei dati

nella piattaforma PMIS. Il servizio svolto dagli avvisatori marittimi concorre all'innalzamento del gradiente di sicurezza del porto e alla tutela della sicurezza della navigazione, anche ai sensi del comma 5 dell'articolo 9-*bis* del decreto legislativo n. 196 del 2005».

### 2.0.17

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

##### **«Art. 2-*bis*.**

1. All'articolo 6, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: "Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto, nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso".

*b)* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Il calendario prevede, in ogni caso, l'esclusione dal divieto per i giorni festivi in cui i flussi di traffico di veicoli leggeri sono ridotti e la commistione con i veicoli sottoposti al divieto non determina pericoli per la sicurezza della circolazione."

2. All'articolo 7, comma 2, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 dicembre 1992, n. 495, le parole da: "; tra detti giorni sono compresi" fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: ". Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso"».

### 2.0.18

DURNWALDER, STEGER, UNTERBERGER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

##### **«Articolo 2-*bis*.**

*(Modifiche all'articolo 60 del Nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: " i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite, ovunque ricorrano, dalle seguenti: " i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole";

b) al comma 2, le parole: " i motoveicoli e gli autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: " i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole";

c) al comma 4, le parole: "dei motoveicoli e autoveicoli" sono sostituite dalle seguenti: " dei motoveicoli, autoveicoli e delle macchine agricole";

d) al comma 6, dopo le parole: "di motoveicoli" sono aggiunte le seguenti: " o di macchine agricole.";

e) la rubrica è sostituita dalla seguente: "Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri";

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, adegua le disposizioni di cui all'articolo 215 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, alle modifiche recate dal comma 1 della presente legge».

## 2.0.19

VONO

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Misure urgenti in materia di motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico)*

1. All'articolo 60, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", Ferrari Classiche, ACI Storico, Storico Nazionale AAVS"».

## 2.0.20

MARGIOTTA

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. All'articolo 61, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "16,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "18 m"».

### **2.0.21**

---

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo, inserire il seguente:*

**«Art. 2-bis.**

1. All'articolo 61, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "16,50 m", sono sostituite dalle seguenti: "18 m"».

### **2.0.22**

---

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Art. 2-bis.**

*(Revisione mezzi dello spettacolo viaggiante)*

1. All'articolo 80, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 4 aggiungere il seguente: "4-bis. Per i mezzi dello spettacolo viaggiante la revisione è disposta ogni due anni."».

### **2.0.23**

---

MARGIOTTA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Art. 2-bis.**

1. All'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)", sono sostituite dalle seguenti: ", e dei loro rimorchi"».

### **2.0.24**

---

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Art. 2-bis.**

1. All'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: "o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)", sono sostituite dalle seguenti: ", e dei loro rimorchi"».

**2.0.25 (testo 2)**

---

La Commissione

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Art. 2-bis.**

1. All'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: "se destinati al trasporto di merci" aggiungere le seguenti: "compresi i relativi rimorchi e semirimorchi con esclusione dei veicoli che trasportano merci pericolose e merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)" ».

**2.0.26**

---

RIPAMONTI, MONTANI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo aggiungere il seguente:*

**«Art. 2-bis.**

*(Disposizioni urgenti in materia di esterovestizione)*

1. L'articolo 93, comma 1-*quinquies*, lettera c) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è sostituito dal seguente:

"c) ai lavoratori frontalieri, e a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro o collaborazione in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome o a nome del datore di lavoro, transitano in Italia per raggiungere il luogo di residenza o per far rientro nella sede di lavoro all'estero;"».

**2.0.27**

---

ALFIERI

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*



«Art. 2-bis.

1. All'articolo 93, comma 1-*quinquies*, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: "ai lavoratori frontalieri, o" sono sostituite dalle seguenti: "ai lavoratori frontalieri e"».

## 2.0.28

---

RUSPANDINI, CIRIANI

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Patente di guida necessaria per la guida dei veicoli destinati al trasporto rifiuti)*

1. All'articolo 116 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

"3-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 3, per la guida dei veicoli aventi una massa massima autorizzata non superiore a 7.500 kg. progettati e costruiti per il trasporto e a raccolta di rifiuti, è necessario essere titolari della patente di guida di categoria B"».

## 2.0.29

---

PAROLI, GALLONE, BARBONI, FERRO

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

1. In deroga all'articolo 121 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per la durata di cui al comma 2, al fine di sopperire alla carenza di organico del personale esaminatore degli uffici della Motorizzazione civile e di smaltire le liste di attesa per il conseguimento della patente di guida, gli uffici della Motorizzazione civile si avvalgono degli esaminatori ausiliari iscritti nell'albo di cui al comma 2.

2. È istituito, per la durata di 5 anni, presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'albo nazionale degli esaminatori ausiliari a cui possono iscriversi gli istruttori di guida in possesso di abilitazione da almeno 25 anni.

3. L'utilizzo degli istruttori iscritti all'Albo per lo svolgimento degli esami è consentito esclusivamente fuori dalla provincia di residenza, da quella in cui gli stessi svolgono la propria attività e dalle province confinanti.

4. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provvede nei limiti delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica».

### **2.0.30**

---

CAMPARI, PERGREFFI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente*

«Art. 2-bis.

*(Disposizioni in materia di circolazione dei mezzi dello spettacolo viaggiante)*

1. All'articolo 175, comma 7, lettera a), del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo la parola: "rimorchi" sono aggiunte le seguenti: "o veicoli autorizzati con modello DGM 243".

2. All'articolo 10 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, dopo la lettera g-ter) è aggiunta in fine la seguente: "g-quater) complessi di veicoli immatricolati ad uso speciale degli spettacoli viaggianti."

b) al comma 6, lettera b-bis) dopo le parole: "lettera e)" sono aggiunte le seguenti: "e g-quater)"».

### **2.0.31**

---

VONO

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al secondo periodo del comma 1 dell'articolo 196 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: "risponde solidalmente il locatario e" sono sostituite dalle seguenti: "il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione"».

### **2.0.32**

---

MARGIOTTA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 196, comma 1, secondo periodo, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: "risponde solidalmente il locatario e" sono sostituite dalle seguenti: "il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione"».

**2.0.33**

VONO

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Misure urgenti in materia di circolazione di prova)*

1. La circolazione di prova per effettuare prove tecniche necessarie per individuare malfunzionamenti o per verificare l'efficienza delle riparazioni effettuate da parte dei soggetti indicati all'articolo 1, comma 1, lettera d) del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, è consentita anche su veicoli già immatricolati"».

**2.0.34**

LANIECE, UNTERBERGER, DURNWALDER, STEGER, BRESSA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 2-bis.

*(Esenzione pedaggio autostradale veicoli del personale volontario del Corpo valdostano dei Vigili del fuoco e della Protezione civile della Valle d'Aosta)*

1. Le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, articolo 373, comma 2, lettera d), sono estese anche ai veicoli del personale volontario del Corpo valdostano dei Vigili del Fuoco della Valle d'Aosta e ai veicoli della Protezione civile della Valle d'Aosta.»

*Conseguentemente, all'onere derivante dal presente articolo, pari a 50.000 euro a decorrere dal 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.*

**2.0.35**

DURNWALDER, STEGER, UNTERBERGER, LANIECE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Articolo 2-bis.**

*(Misure urgenti in materia di green mobility)*

1. All'articolo 1, comma 108, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, dopo le parole: "ed esclusi il Corpo nazionale dei vigili del fuoco," inserire le seguenti: "i Corpi dei vigili del fuoco volontari e loro Unioni delle province autonome di Trento e di Bolzano, il Corpo Valdostano dei Vigili del fuoco, la Protezione Civile, i Corpi Forestali provinciali,"».

**2.0.36**

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Articolo 2-bis.**

1. Gli incentivi per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare e per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, a valere sulle risorse finanziarie destinate al settore dell'autotrasporto dall'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, e successivi provvedimenti attuativi, sono fruiti mediante credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, salvo che le imprese beneficiarie non facciano espressa dichiarazione di voler fruire del contributo diretto. Al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

2. Gli incentivi annuali per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto a valere sulle risorse stanziato al settore dell'autotrasporto dall'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, e successivi provvedimenti attuativi, sono fruiti tramite contributo diretto, salvo che le imprese beneficiarie non facciano espressa dichiarazione di volerne beneficiare mediante credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni. Al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244».

*Conseguentemente, ai relativi maggiori oneri, si provvede a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.*

**2.0.37**

MARGIOTTA

**Improponibile***Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Articolo 2-bis.***(Credito d'imposta per incentivi agli investimenti e formazione nel settore dell'autotrasporto)*

1. Gli incentivi per il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco veicolare e per l'acquisizione di beni strumentali per il trasporto intermodale, a valere sulle risorse finanziarie destinate al settore dell'autotrasporto dall'articolo 1, comma 150 della legge 23 dicembre 2014, n. 190, e successivi provvedimenti attuativi, sono fruiti mediante credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, salvo che le imprese beneficiarie non facciano espressa dichiarazione di voler fruire del contributo diretto. Al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

2. Gli incentivi annuali per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto a valere sulle risorse stanziato al settore dell'autotrasporto dall'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, e successivi provvedimenti attuativi, sono fruiti tramite contributo diretto, salvo che le imprese beneficiarie non facciano espressa dichiarazione di volerne beneficiare mediante credito di imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni. Al suddetto credito non si applica il limite previsto dall'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244».

**2.0.38**

PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

**Improponibile***Dopo l'articolo inserire il seguente:***«Articolo 2-bis.***(Misure a sostegno del settore dell'autotrasporto)*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi, iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, non si applica l'obbligo di contribuzione nei confronti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37, comma 6, lettera b), alinea, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

2. Agli oneri recati dal presente articolo, valutati complessivamente in 1,4 milioni di euro a decorrere dal 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

### **2.0.39**

MARGIOTTA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Articolo 2-bis.**

1. All'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dopo le parole: "settore del trasporto" sono aggiunte le seguenti: "ad esclusione delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori"».

### **2.0.40**

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Articolo 2-bis.**

1. All'articolo 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modifiche e integrazioni, dopo le parole: "settore del trasporto", sono inserite le seguenti: "ad esclusione delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi e di logistica iscritte all'Albo degli autotrasportatori".»

### **2.0.41**

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Articolo 2-bis.**

1. All'articolo 56 del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, comma 6, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: "Sono altresì escluse dal pagamento dell'imposta le cessioni di veicoli usati tra imprese di autotrasporto iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e al REN"».

*Conseguentemente, ai relativi maggiori oneri, si provvede a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.*

## **2.0.42**

BRUZZONE, RIPAMONTI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Articolo 2-bis.**

*(Esclusione dalla base imponibile ai fini delle imposte sui redditi dei contributi ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori ex articolo 5, comma 3, del decreto-legge n. 109 del 2018)*

1. I ristori erogati ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, non concorrono alla formazione della base imponibile delle imposte sui redditi.

2. Agli oneri recati dal presente articolo, stimati complessivamente in 6,6 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

## **2.0.43**

DAMIANI

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Articolo 2-bis.**

1. Le tratrici stradali, gli autocarri e i relativi rimorchi adibiti al trasporto di merci immatricolati in Paesi extra UE ed appartenenti a persone ivi stabilmente residenti, importati temporaneamente in Italia per effettuare trasporti di merci da e per i porti in cui sono state istituite Zone Economiche Speciali sono esentati, per esigenza dei traffici, dal pagamento delle tasse automobilistiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 1 milione di euro a decorrere dal 2021, si provvede mediante corrisponde riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo».

**2.0.44**

---

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Articolo 2-bis.**

1. Le agevolazioni di cui all'articolo 119 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, si applicano a interventi di risparmio energetico per il patrimonio immobiliare delle imprese di trasporto e logistica (Codici catastali C2 o D/1, e D/7-8)».

*Conseguentemente, ai relativi maggiori oneri, si provvede a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.*

**2.0.45**

---

MARGIOTTA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Articolo 2-bis.**

1. Le agevolazioni di cui all'articolo 119 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, si applicano a interventi di risparmio energetico per il patrimonio immobiliare delle imprese di trasporto e logistica (Codici catastali C2 o D/1, e D/7-8)».

**2.0.46**

---

MALLEGNI, MODENA

**Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

**«Articolo 2-bis.**

*(Misure in materia di locazione finanziaria)*

1. All'articolo 1, comma 657, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo le parole: "fino al 30 giugno 2021" sono aggiunte le seguenti: ", anche in locazione finanziaria,"».

**2.0.47**

---



VONO

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 2-bis.

*(Misure urgenti in materia di locazione finanziaria)*

1. All'articolo 1, comma 657, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo le parole: "fino al 30 giugno 2021" sono aggiunte le seguenti: ", anche in locazione finanziaria,"».

**2.0.48**

---

ANASTASI, TRENTACOSTE

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 2-bis.

*(Misure in materia di locazione finanziaria di veicoli commerciali)*

1. All'articolo 1, comma 657, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo le parole: "fino al 30 giugno 2021" sono aggiunte le seguenti: "anche in locazione finanziaria,"».

**2.0.49**

---

VONO

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 2-bis.

*(Spedizionieri doganali e centri di assistenza doganale)*

1. Ferme restando le funzioni ed attribuzioni degli spedizionieri doganali iscritti all'albo da almeno tre anni che esercitino l'attività professionale, non vincolati da rapporto di lavoro subordinato e dei centri di assistenza doganale CAD, già riconosciuti dalla legge 22 dicembre 1960, n. 1612, dal decreto del Ministero delle finanze 11 dicembre 1992, n. 549, e dalla legge 25 luglio 2000, n. 213, agli stessi, su richiesta dell'operatore interessato, vengono delegate dall'amministrazione doganale le attività istruttorie di competenza dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli di cui alle lettere a), b), c) ed e) dell'articolo 29, comma 3, del Regolamento UE n. 2447/2015, nonché le attività istruttorie di competenza dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli finalizzate all'ottenimento delle autorizzazioni previste dal Regolamento UE n. 952/2013 nelle fasi del rilascio, dell'appuramento o della proroga, per regimi doganali, luoghi approvati e esportatori autorizzati.

2. Le attività istruttorie che gli spedizionieri doganali e i centri di assistenza doganale possono effettuare ai sensi del comma precedente dovranno essere asseverate con le modalità previste dall'articolo 2, commi 1 e 2, della legge 25 luglio 2000, n. 213, e possono prevedere controlli documentali e controlli fisici dei luoghi, nonché attività di *pre-audit* presso le imprese.

3. Il comma 3 dell'articolo 3 del decreto del Ministero delle finanze 11 dicembre 1992, n. 549, è soppresso.

4. All'articolo 1, comma 2, della legge 25 luglio 2000, n. 213, dopo le parole: "gli spedizionieri doganali iscritti agli albi di cui al comma 1" sono aggiunte le seguenti: "nonché i centri di assistenza doganale".

## 2.0.50

DURNWALDER, STEGER, UNTERBERGER, LANIECE

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Art. 2-bis.**

*(Semplificazioni per la realizzazione di infrastrutture d'idrogeno a favore di una mobilità a zero emissioni lungo il Corridoio del Brennero)*

1. Al fine di semplificare e accelerare le procedure di autorizzazione per le infrastrutture ad idrogeno lungo il Corridoio del Brennero, destinate a consentire una mobilità a zero emissioni tramite mezzi pesanti e leggeri di trasporto merce e persone con veicoli a cella a combustibile, le procedure di approvazione dei progetti in materia di antincendio da parte delle competenti autorità nelle Province autonome di Trento e di Bolzano e nelle regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna attraversate dal Corridoio del Brennero si effettuano secondo quanto stabilito dal decreto ministeriale 23 ottobre 2018 o, in deroga a questo, con le procedure di cui alla nuova norma tecnica "ISO 19880-1:2020 *Gaseous hydrogen Fuelling stations*".

2. Per una fase pilota di sei anni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto gli impianti di produzione di idrogeno verde tramite elettrolisi da fonti rinnovabili in funzione di vettore energetico pulito a servizio del Corridoio del Brennero sono esentati per un periodo di esercizio di 20 anni dalla messa in funzione dell'impianto, nella misura del 60 per cento sia dagli oneri generali di sistema sia dalle spese per i servizi di rete (trasmissione, distribuzione e misura dell'energia) del sistema elettrico nazionale in conformità alle seguenti condizioni:

a) gli impianti di produzione d'idrogeno sono siti nelle Province autonome e regioni attraversate dal Corridoio;

b) uso di energia elettrica derivante da fonti rinnovabili, la cui provenienza è garantita, sia con prelievo dalla rete pubblica in punti diversi

dall'impianto di produzione che direttamente dall'impianto di produzione di energia rinnovabile;

c) assorbimento massimale di potenza elettrica complessiva dell'impianto di elettrolisi e relativa periferia sul sito fino a 10 MW;

d) notifica dei progetti, corredate del progetto di fattibilità che contiene le relative descrizioni tecniche, all'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) entro e non oltre 6 anni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e messa in funzione degli impianti entro 3 anni dalla notifica.

3. Aumenti di potenza elettrica complessiva di impianti di produzione di idrogeno verde tramite elettrolisi da fonti rinnovabili, anche già in esercizio in data dell'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono esentati in analogia all'art. 2, fino al raggiungimento dell'assorbimento massimale di potenza complessiva dell'impianto di 10 MW.

4. L'esenzione include l'impiantistica direttamente necessaria per la produzione e per lo stoccaggio e rifornimento dell'idrogeno e l'impiantistica periferica necessaria a raggiungere il prodotto finale, tra cui la purificazione e compressione dell'idrogeno, i sistemi di gestione e sorveglianza e l'impiantistica antincendio, includendo anche la gestione di eventuali locali, uffici ed edifici direttamente attribuibili alla produzione e allo stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno.

5. L'esenzione di cui ai commi 2, 3 e 4 è concessa fino al raggiungimento di 200 MW di potenza di connessione cumulativa dei progetti presentati.

6. Le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4, e 5 si applicano anche agli impianti fino a 10 MW di assorbimento massimale già in esercizio al momento dell'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

7. Agli impianti di produzione d'idrogeno di cui ai commi 2 a 6 ivi inclusa la periferia impiantistica ed edile necessaria per la produzione, gestione, distribuzione e rifornimento del prodotto finale, in quanto collegati allo stesso POD elettrico, si applica quanto previsto all'articolo 52, comma 3, lettera e), del Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995 n. 504, e successive modificazioni.

8. Decorsi cinque anni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministero dello Sviluppo Economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, istituisce un tavolo di lavoro interministeriale al quale saranno invitati anche rappresentanti delle Province autonome e delle Regioni aderenti all'iniziativa per la valutazione dell'efficienza delle misure adottate nella fase pilota di cui ai commi 1 a 6, anche al fine di elaborare proposte per la prosecuzione dell'esenzione in oggetto. Entro la

fine della fase pilota le relative proposte saranno recepite con atto legislativo, in mancanza del quale la fase pilota sarà prolungata di tre anni.

9. Le Province autonome di Trento e di Bolzano e le Regioni attraversate dal Corridoio del Brennero sono autorizzate ad incrementare l'esenzione sia dagli oneri generali di sistema sia dalle spese per i servizi di rete di cui ai commi 2, 3 e 4 per impianti di cui ai commi 2, 3, 4 e 6 fino alla misura complessiva del 100 per cento, rimborsando con risorse proprie i gestori degli impianti e stabilendone le modalità attuative.

10. L'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) entro centottanta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, definisce le modalità amministrative per la notifica dei progetti e la gestione delle esenzioni di cui ai commi 2 a 6"».

### 2.0.51

DURNWALDER, STEGER, UNTERBERGER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Articolo 2-bis.**

*(Interpretazione autentica delle norme che regolano i contratti di somministrazione lavoro)*

1. Le disposizioni di cui agli articoli 38 e 38-bis del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 e di cui agli articoli 27 e 29, comma 3-bis, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, si interpretano nel senso che in caso di contratti di somministrazione di lavoro irregolari o nulli, e ferme restando le sanzioni ivi previste, i costi sostenuti dall'utilizzatore della prestazione sono comunque deducibili ai fini della determinazione del reddito qualora siano rispettati i requisiti di inerenza e competenza di cui all'articolo 109 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.»

### 2.0.52

STEGER, DURNWALDER, LANIECE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Articolo 2-bis.**

1. All'articolo 51, comma 5, del Testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, le parole: "lire 90.000", sono sostituite dalle seguenti: "euro 65,00", e le parole: "lire 150.000", sono sostituite dalle seguenti: "euro 100,00"».

### 2.0.53

---

VONO

### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 2-bis.

*(Misure urgenti in materia di sorveglianza radiometrica)*

1. All'articolo 12, comma 5, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, le parole: "il 30 aprile 2021" sono sostituite dalle seguenti: "il 31 dicembre 2021".».

---

### ARTICOLO 3 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo. 3.

*(Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia)*

1. Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, procede all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti.

2. Per le finalità di cui al comma 1, è autorizzata, nell'anno 2021, la spesa di 2,2 milioni di euro. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021 - 2023, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali», della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

### EMENDAMENTI

#### **3.1**

DE FALCO, FATTORI

### **Respinto**

*Apportare le seguenti modificazioni:*

*a) sostituire il comma 1 con il seguente:*

«1. Al fine di contemperare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia con la salvaguardia della sicurezza della navigazione e la tutela del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge di conversione, il MIMS trasmette al CIPE, per il completamento dell'*iter* procedurale, i progetti disciplinati dalla previgente legge n. 443 del 2001, già approvati alla CTVIA del Ministero dell'ambiente e relativi al *terminal* multimodale *offshore* al largo della costa di Venezia per navi mercantili e per navi portacontenitori adibite a navigazione internazionale lunga, aventi stazza superiore a 40 mila GT, e relativi al *terminal* crociere di Venezia - Bocca di Lido per le navi da passeggeri aventi stazza superiore a 40 mila GT. Il CIPE si pronuncia entro novanta giorni dal recepimento. Trascorso inutilmente detto termine, o per il caso di non approvazione dei progetti, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale procede all'esperimento di un concorso di idee articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica, compreso il cronoprogramma delle opere da eseguire - ottenuta la valutazione positiva di compatibilità ambientale - entro tre anni dall'assegnazione della progettazione, relativi alla realizzazione e alla gestione degli attracchi, in distinte localizzazioni funzionali tra merci e passeggeri, fuori dalle acque protette della laguna di Venezia»;

*b) dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. A tutela della Laguna centrale e della sicurezza della navigazione, il transito, anche temporaneo, nel Canale Malamocco-Marghera da parte delle grandi navi da passeggeri di cui al comma 1 deve essere assoggettata a procedura di Valutazione Ambientale VIA VAS unificate, in quanto variante al Piano Regolatore Portuale vigente, e coerentemente con il decreto interministeriale 3 marzo 2012 n. 79»;

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

**3.3**

DE PETRIS

### **Ritirato**

*Al comma 1, sostituire le parole: «sessanta giorni» con le seguenti: «trenta giorni».*

**3.100**

---

La Commissione

**Approvato**

*Al comma 1, sostituire le parole: «dall'entrata in vigore della presente disposizione» con le seguenti: «dalla data di entrata in vigore del presente decreto».*

**3.4**

---

DE PETRIS

**Ritirato**

*Al comma 1 sopprimere le parole: «di idee» e le parole: «di proposte ideative e».*

**3.5**

---

FERRAZZI

**Ritirato**

*Al comma 1, dopo le parole: «progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi» inserire le seguenti: «, anche disgiuntamente,».*

**3.6**

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

**Ritirato**

*Al comma 1, dopo le parole: «progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi» inserire le seguenti: «, anche disgiuntamente,».*

**3.7**

---

SAVIANE, TOSATO, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

**Ritirato**

*Al comma 1, dopo le parole: «gestione di punti di attracco» inserire la seguente: «anche».*

**3.8**

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

### **Ritirato**

*Al comma 1, sostituire le parole: «fuori dalle acque protette della laguna di Venezia» con le seguenti: «fuori dalle acque della Laguna di Venezia protette dalle paratoie del sistema MoSE».*

### **3.9**

---

FERRAZZI

### **Ritirato**

*Al comma 1, sostituire le parole: «fuori delle acque protette della laguna di Venezia» con le seguenti: «fuori delle acque della Laguna di Venezia protette dalle paratoie del sistema MoSE».*

### **3.10**

---

DE CARLO, RUSPANDINI

### **Ritirato**

*Al comma 1, sostituire le parole: «fuori dalle acque protette della laguna di Venezia» con le seguenti: «nell'area di Marghera».*

### **3.11**

---

DE PETRIS

### **Ritirato**

*Al comma 1 sopprimere le parole: «dalle acque protette».*

### **3.12**

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

### **Ritirato**

*Apportare le seguenti modificazioni:*

a) *al comma 1, sostituire le parole: «navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate» con le seguenti: «navi adibite al trasporto passeggeri non conformi ai requisiti di cui al comma 1-bis»;*

b) *dopo il comma 1 inserire il seguente:*



«1-bis. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri della transizione ecologica e dello Sviluppo economico, sentite l'Autorità marittima, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, individua i requisiti necessari e le tipologie di navi, da includere in una apposita classe, da definirsi "classe Venezia", autorizzata all'ingresso nella Laguna di Venezia».

### 3.13

FERRAZZI

#### Ritirato

*Al comma 1, sostituire le parole: «navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate» con le parole: «navi adibite al trasporto passeggeri non conformi ad una definita "classe Venezia" autorizzata all'ingresso in Laguna dall'Autorità Marittima sentita la competente Soprintendenza, comunque di stazza lorda non eccedente le 40.000 tonnellate».*

### 3.14

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### Improponibile

*Al comma 1, dopo le parole: «navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici» inserire le seguenti: «e alla realizzazione e gestione di punti di scarico di prodotti petroliferi via condotte sottomarine».*

### 3.15

TOFFANIN, PAROLI, GALLONE

#### Ritirato

*Al comma 1 aggiungere, in fine le seguenti parole: «, fermo restando l'adeguamento al PRG già vigente del Canale Vittorio Emanuele III, come da verbale del Comitato interministeriale di indirizzo, coordinamento e controllo sulla Laguna di Venezia del 7 novembre 2017.»*

### 3.16

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

**Ritirato**

*Al comma 1 aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «I progetti di fattibilità tecnica economica e, in seguito, i progetti definitivi ed esecutivi sono redatti nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità, di cui alla legge 29 novembre 1984, n. 798, per gli interventi di competenza dello Stato, e come definite nel progetto di secondo aggiornamento del Piano di gestione delle acque adottato dalla Conferenza istituzionale permanente dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali con delibera n. 1 del 29 dicembre 2020».

**3.17**

FERRAZZI

**Ritirato**

*Al comma 1 aggiungere in fine il seguente periodo:*

«I progetti di fattibilità tecnica economica e, in seguito, i progetti definitivi ed esecutivi devono essere redatti nel rispetto delle caratteristiche di sperimentabilità, reversibilità e gradualità prescritte dalla legge 29 novembre 1984, n. 798, per gli interventi di competenza dello Stato e come definite nel secondo aggiornamento del Piano di gestione delle acque approvato dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali nel dicembre 2020.»

**3.19 (testo 2)**

MONTEVECCHI, VANIN, TRENTACOSTE

**Ritirato**

*Al comma 1, aggiungere, in fine, i seguenti periodi:*

«L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale assicura, ai fini della valutazione delle proposte ideative e dei progetti di fattibilità tecnica, la presenza nella commissione giudicatrice di almeno un membro con comprovata esperienza in materia ambientale e di almeno un membro con comprovata esperienza in materia di tutela dei beni culturali e del paesaggio. Dall'attuazione della disposizione di cui al periodo precedente non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.»

**3.18**

DE PETRIS

**Ritirato**

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. I progetti di fattibilità devono pervenire entro e non oltre 120 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. Per individuare il

progetto di fattibilità migliore viene costituita una apposita Commissione presieduta da un esperto individuato dal Ministro per la transizione ecologica e composta da un esperto designato dal Ministro dei beni e le attività culturali, da un esperto designato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, da un esperto designato dal Ministro del turismo e da un esperto designato dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, a supporto alle attività della Commissione. La Commissione ha tempo sei mesi per individuare il progetto migliore, previo svolgimento, nel termine indicato, di un dibattito pubblico, ai sensi del DPCM 10 maggio 2018 n. 76. Entro i successivi sei mesi dalla scadenza dei predetti termini di individuazione, si procede con tempestività ad avviare l'*iter* delle autorizzazioni e valutazioni ambientali sul progetto definitivo. Ai componenti della Commissione non è dovuto alcun tipo di compenso, gettone di presenza o rimborso spese per lo svolgimento delle funzioni ad essi attribuiti».

### 3.20

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### Ritirato

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Considerata la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, e al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza, decorsi sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei canali della Laguna è vietato il transito, nel doppio senso di navigazione e a meno di un miglio marino dai depositi di gas naturale liquefatto e dai depositi e impianti di stoccaggio e lavorazione del petrolio e dei suoi derivati, delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.»

### 3.21

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### Ritirato

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Considerata la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, e al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza, decorsi sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei canali della Laguna è vietato il transito, nel doppio senso di navigazione e a meno di un miglio marino dai depositi di

gas naturale liquefatto, delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.»

### 3.22

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### **Ritirato**

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Considerata la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, e al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza, decorsi sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nei canali della Laguna è vietato il transito, nel doppio senso di navigazione e a meno di un miglio marino dai depositi e impianti di stoccaggio e lavorazione del petrolio e dei suoi derivati, delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.»

### 3.23

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### **Ritirato**

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Considerata la particolare sensibilità e vulnerabilità ambientale della Laguna di Venezia, ove sono presenti ecosistemi continuamente posti a rischio anche in ragione dei rilevanti aumenti del traffico marittimo, decorsi sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto nei canali della Laguna di Venezia è vietato il transito nel doppio senso di navigazione delle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e delle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici.»

### 3.24

---

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### **Ritirato**

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. In ragione della particolare sensibilità ambientale e della vulnerabilità del patrimonio monumentale ai rischi del traffico marittimo, nella Laguna di Venezia è vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda.»

### **3.25 (testo 2)**

VANIN, VACCARO, TRENTACOSTE, ENDRIZZI, MONTEVECCHI, L'ABBATE, ANASTASI, ANGRISANI, CORRADO, GRANATO, NATURALE, CORBETTA, QUARTO, D'ANGELO, CROATTI, MANTOVANI, PAVANELLI

#### **Ritirato**

*Dopo il comma 1 inserire il seguente:*

«1-bis. Nelle more della progettazione e realizzazione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della transizione ecologica e della cultura, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono individuate le modalità di realizzazione e gestione in via sperimentale e per un periodo non inferiore a ventiquattro mesi, di un sistema di monitoraggio periodico relativo all'impatto del transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda, sulla stabilità delle fondazioni del patrimonio monumentale prospiciente le rive e sulla salubrità dei fumi di scarico per la salute umana. Le funzioni di cui al presente comma sono svolte dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), in collaborazione con il Consiglio nazionale delle ricerche (CNR). Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente comma con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.»

### **3.26**

FAZZONE

#### **Improponibile**

*Dopo il comma 2 aggiungere i seguenti:*

«2-bis. Al fine di salvaguardare l'area "sensibile" del Golfo di Gaeta (DGR LAZIO n. 116 del 19/02/2010) e contemperare lo svolgimento delle attività marittime con la tutela delle acque e dell'ambiente del Golfo, il Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino, d'intesa con l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale, entro 60 giorni dalla entrata in vigore della disposizione procede all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due fasi, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) avente ad

oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica con lo scopo di incrementare il traffico crocieristico-commerciale, mediante la realizzazione di una stazione marittima - ferroviaria, e del relativo retro porto in area industriale, da connettere al Centro intermodale-nodo di scambio (ultimo miglio), ed alla linea ferroviaria "denominata Littorina Formia - Gaeta", già di proprietà consortile la cui riattivazione finanziata anche dal CIPE (per euro 10 milioni delibera n. 98 del 22 dicembre 2016) dovrà collegare, in tratta, il porto di Gaeta al Mof di Fondi, con l'obiettivo di sviluppare un Hub-logistico di eccellenza agro alimentare del Tirreno, anche tenendo conto delle risultanze di eventuali studi esistenti. All'uopo, si evidenzia che l'articolo 156, comma 7, del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, stabilisce che, in caso di intervento di particolare rilevanza e complessità, la stazione appaltante può procedere all'esperimento di un concorso di progettazione articolato in due fasi: la prima fase finalizzata all'acquisizione di idee progettuali; la seconda fase, avente ad oggetto l'acquisizione del progetto di fattibilità e che si svolge tra i soggetti individuati attraverso la valutazione di proposte di idee presentate nella prima fase e selezionate senza formazione di graduatoria di merito ed assegnazione di premi. Ai sensi del medesimo articolo 156, comma 7, al vincitore del concorso, se in possesso dei requisiti previsti, può essere affidato incarico della progettazione definitiva ed esecutiva a condizione che detta possibilità e relativo corrispettivo siano previsti nel bando.

2-ter. Per le finalità di cui al comma 2-bis, è autorizzata, nell'anno 2021, la spesa di 2,2 milioni di euro. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del Bilancio triennale 2021 - 2023, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali", della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.»

<b>Valore del progetto di fattibilità tecnico-economica</b>	€. 130.000.000,00
Corrispettivi commisurati a livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell'art. 24, c. 8, del D. Lgs. n. 50 del 2016	€. 1.774,500,00
Spese	€. 177.450,00
<b>Totale</b>	<b>€. 1.951.950,00</b>
Premio da riconoscere al vincitore (determinato, assumendo a riferimento i parametri di cui all'art. 260 del D.P.R. n. 207 del 2010)	€. 1.153.425,00
Spese da rimborsare ai partecipanti nei limiti previsti dall'art. 156, c. 7, del D.Lgs n. 50 del 2016	€. 798.525,00

Pubblicazione degli avvisi, costi e componenti della commissione giudicatrice	€. 240.00,00
<b>TOTALE</b>	<b>€. 2.191.950,00</b>

### **Tutela e valorizzazione delle acque del Golfo di Gaeta**

Valore del progetto	€. 130.000.000,00
Realizzazione stazione marittima ferroviaria	€. 5.000.000,00
Collegamento tronchino ferroviario e connessione linea Formia Gaeta alla Nazionale	€. 22.000.000,00
Completamento nodo di scambio intermodale Gaeta	€. 3.000.000,00
Acquisto e realizzazione aree di logistica retro porto logistica (esproprio ed opere di urbanizzazione ed infrastrutture- bonifica e monitoraggio ambientale) GAETA	€. 80.000.000,00
Hub-Logistico Polo di eccellenza agroalimentare del Tirreno-Mof Fondi	€. 20.000.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€. 130.000.000,00</b>

### **3.27**

\_\_\_\_\_

TOSATO, OSTELLARI, FREGOLENT, PIZZOL, SAVIANE, CANDURA, VALLARDI, ZULIANI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo il comma 2 aggiungere il seguente:*

«2-bis. Al fine di migliorare la viabilità e il trasporto di persone e di merci nella regione Veneto e nelle regioni limitrofe, all'articolo 2, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente: "Alla società può essere affidata anche l'attività di realizzazione e gestione, ivi compresa quella di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ulteriori tratte autostradali ricadenti nel territorio della regione Veneto, nonché nel territorio delle regioni limitrofe nei limiti e secondo le modalità previste dall'articolo 178, comma 8-ter, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50".».

### **3.28**

\_\_\_\_\_

MARGIOTTA

#### **Improponibile**

*Dopo il comma 2 aggiungere il seguente:*

«2-bis. All'articolo 3, comma 2, terzo periodo, del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, le parole ", comma 3," sono soppresse».

### 3.30

LUNESU, DORIA, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo il comma 2 aggiungere il seguente:*

«2-bis. Al punto 7) dell'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84 dopo le parole: "Portoscuso- Portovesme" sono inserite le seguenti: ", Porto di Arbatax"».

### EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI DOPO L'ARTICOLO 3

#### 3.0.1

VONO

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 3-bis.

*(Credito di imposta per i concessionari di beni del demanio marittimo e della navigazione interna, lagunare, lacuale e fluviale)*

1. Al fine di contenere gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, alle imprese concessionarie di beni del demanio marittimo e della navigazione interna, lagunare, lacuale e fluviale, funzionali all'esercizio dell'attività di trasporto di passeggeri con navi minori in mare e in acque interne, lagunari, lacuali e fluviali, è riconosciuto, per gli anni 2020 e 2021, un credito d'imposta nella misura del 60 per cento dell'ammontare del canone dovuto su tale anno.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241.

3. Il credito d'imposta di cui al comma 1 non concorre alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi e del valore della produzione ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.



4. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provvede, nel limite di 2 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190».

### 3.0.2

MARGIOTTA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 3-bis.

*(Misure urgenti per la logistica e disposizioni di proroga)*

1. Al comma 2-bis dell'articolo 11-bis del decreto legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito con modificazioni dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la parola "soli" è abrogata;

b) le parole: "31 dicembre 2019" sono sostituite con le seguenti: "31 dicembre 2020".

2. All'articolo 16-ter del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017, n. 123 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 dopo la parola: "volto" è inserita la seguente: "anche";

b) al comma 2, le parole: "nonché di 2 milioni di euro rispettivamente per il 2020 e per il 2021" sono sostituite con le seguenti: "1 milione di euro per il 2020 e 3 milioni di euro per il 2021, con previsione di completamento delle attività entro il 2024", e le parole: "le modifiche necessarie" sono sostituite con le seguenti: "solo le modifiche necessarie derivanti dalla presente disposizione"».

### 3.0.10 (già 3.29) [id. a 3.0.3 (testo 2) e 3.0.4 (testo 2)]

La Commissione

#### **Ritirato**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Art. 3-bis.

*(Disposizioni urgenti in favore delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo)*

1. All'articolo 48, comma 6, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, le parole: "30 aprile 2021" sono sostituite dalle seguenti: "31 dicembre 2021".

2. Le disposizioni di cui all'articolo 48, comma 6, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, come modificato dal comma 1 del presente articolo, hanno effetto a decorrere dal 30 aprile 2021.».

### 3.0.5

DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 3-bis.

*(Disposizioni in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale)*

1. Al decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 4:

1) al comma 2, il primo periodo è sostituito dal seguente: "La Commissione è composta dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo delegato, che la presiede, da sette esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da due rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili designati dal Ministro, da un rappresentante dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, da tre rappresentanti del Ministero dell'interno designati dal Ministro e scelti, rispettivamente, tra il personale della Polizia stradale, del Dipartimento per gli affari interni e territoriali, del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, da un rappresentante del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, da un magistrato amministrativo, da un magistrato contabile e da un avvocato dello Stato, designati secondo le modalità individuate dagli ordinamenti di rispettiva appartenenza.";

2) dopo il comma 11 è aggiunto il seguente:

"11-bis. Per l'attuazione dei propri compiti e funzioni, la Commissione può promuovere attività di studio, ricerca e sperimentazione, anche di natura prototipale, in materia di sicurezza delle gallerie";

b) dopo l'articolo 10 sono inseriti i seguenti:

"Art. 10-bis. - *(Disciplina del processo di adeguamento delle gallerie aperte al traffico ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3)* -

1. Al fine di assicurare un tempestivo ed efficiente processo di adeguamento ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3 delle gallerie aperte al traffico, per le quali, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, non è stata richiesta la messa in servizio secondo la procedura prevista dall'allegato 4, i Gestori, entro il 31 dicembre 2021, trasmettono,

per ciascuna galleria, il progetto della sicurezza alla Commissione, corredato da relativo cronoprogramma di esecuzione dei lavori.

2. Per le gallerie stradali oggetto dell'estensione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) così come definita dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, i Gestori trasmettono alla Commissione, per ciascuna galleria, entro il 30 giugno 2023, il progetto della sicurezza, corredato da relativo cronoprogramma di esecuzione dei lavori.

3. Il livello di definizione tecnica degli interventi strutturali e impiantistici previsti dal progetto della sicurezza di cui ai commi 1 e 2 deve essere almeno quello di un progetto definitivo ai sensi dell'articolo 23 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e comunque tale da:

a) individuare gli aspetti qualitativi e quantitativi degli interventi previsti, gli aspetti geometricospaziali e i requisiti prestazionali di opere e impianti;

b) consentire la valutazione dell'idoneità delle specifiche scelte progettuali adottate in relazione ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'allegato 2.

4. Entro sessanta giorni dalla presentazione da parte del Gestore del progetto della sicurezza, la Commissione procede alla sua valutazione e all'eventuale approvazione, anche mediante la formulazione di specifiche prescrizioni.

5. In relazione al progetto della sicurezza approvato, il Gestore, eseguiti i lavori di adeguamento, trasmette la richiesta di messa in servizio, secondo la procedura prevista dall'allegato 4, entro il 31 dicembre 2025 o, per le gallerie stradali di cui al comma 2, entro il 30 giugno 2027.

6. In relazione alla richiesta di messa in servizio di cui al comma 5, la Commissione, previa visita sopralluogo alla galleria, entro sessanta giorni dalla presentazione da parte del Gestore, autorizza la messa in servizio della galleria impartendo, ove necessario, specifiche prescrizioni e adempimenti, anche mediante eventuali limitazioni all'esercizio.

7. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione e fino alla richiesta di messa in servizio di cui al comma 5, i Gestori, allo scopo di consentire alla Commissione e al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili il controllo delle attività finalizzate all'adeguamento ai requisiti di cui all'articolo 3, nonché dell'attuazione delle misure di sicurezza temporanee minime di cui all'articolo 10-ter, trasmettono un rapporto semestrale di monitoraggio entro il 31 gennaio e il 31 luglio di ogni anno.

8. Il rapporto semestrale di monitoraggio contiene:

a) lo stato di avanzamento delle attività relative al processo di adeguamento delle gallerie alle misure di sicurezza di cui all'articolo 3, che evidenzia l'avanzamento effettivo delle attività rispetto a quello programmato nel progetto della sicurezza di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo;

b) le risultanze del monitoraggio funzionale delle gallerie svolto mediante adeguati sistemi di controllo, anche alla luce dell'adozione delle misure di sicurezza temporanee minime di cui all'articolo 10-ter;

c) le eventuali variazioni nell'adozione delle misure di sicurezza temporanee minime di cui all'articolo 10-ter, alla luce della progressiva realizzazione e collaudo delle opere e degli impianti;

d) una dichiarazione, sottoscritta dal legale rappresentante del Gestore ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, dal Responsabile della sicurezza e dall'esperto qualificato di cui al punto 2.3 dell'allegato 4, relativa alla corretta adozione e alla perdurante idoneità, sotto il profilo della sicurezza, delle misure di sicurezza temporanee minime di cui all'articolo 10-ter del presente decreto.

9. In caso di ritardi nel processo di adeguamento delle gallerie ai requisiti di cui all'articolo 3, la Commissione può proporre alle prefetture - uffici territoriali del Governo competenti di adottare le necessarie azioni e misure correttive. In caso di mancata presentazione della messa in servizio di cui al comma 5, le prefetture - uffici territoriali del Governo possono disporre sospensioni dell'esercizio, con indicazione di eventuali percorsi alternativi, o ulteriori limitazioni dell'esercizio rispetto a quelle eventualmente disposte ai sensi dell'articolo 10-ter.

*Art. 10-ter. - (Disciplina transitoria del processo di adeguamento delle gallerie aperte al traffico ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'articolo 3) -*

1. Fino al rilascio dell'autorizzazione alla messa in servizio di cui all'articolo 10-bis, comma 5, il Gestore provvede ad adottare, per ciascuna galleria aperta al traffico, le misure di sicurezza temporanee minime.

2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, comma 10, la Commissione può disporre ulteriori limitazioni dell'esercizio nei casi di:

a) inadempienza alle misure di sicurezza temporanee minime, accertata a seguito di visita ispettiva di cui agli articoli 11 e 12;

b) omessa trasmissione o trasmissione incompleta delle dichiarazioni relative all'adozione delle misure di sicurezza temporanee minime ovvero delle dichiarazioni relative ai rapporti semestrali di monitoraggio di cui all'articolo 10-bis, comma 8";

c) all'articolo 16:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

"1-*bis*. È soggetto al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da centomila euro a trecentomila euro il Gestore che ometta di adempiere entro i termini agli obblighi di cui all'articolo 10-*bis*, comma 5";

2) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

"5-*bis*. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le modalità per l'attuazione delle disposizioni di cui ai commi 1, 1-*bis*, 2 e 3".

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si provvede all'aggiornamento e all'adeguamento degli allegati al decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, in conformità a quanto previsto dal comma 1».

### 3.0.6

SALVINI, BRUZZONE, RIPAMONTI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Articolo 3-*bis*.**

*(Assegnazione risorse residue sottoponte di Genova)*

1. Le risorse residue di cui all'articolo 1, comma 6, e di cui all'articolo 4-*bis*, comma 9, lettere a) e b), del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, disponibili nella contabilità speciale di cui all'articolo 1, comma 8, del citato decreto-legge, sono assegnate direttamente al Comune di Genova per la realizzazione delle necessarie opere di rigenerazione e riqualificazione urbana delle aree sottostanti il viadotto Genova San Giorgio."

### 3.0.7

FAGGI, PERGREFFI, CAMPARI, CORTI, RUFA

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

##### **«Articolo 3-*bis*.**

*(Proroga del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso)*

1. All'articolo 4-*ter* del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "fino al 31 dicembre 2021" sono sostituite con le seguenti: "fino al 31 dicembre 2023";

b) al comma 3, primo periodo, le parole: ", con esclusione del" sono sostituite dalle seguenti: "; è compreso il"; sono inoltre soppresse le parole:", di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale"; dopo le parole: "istituzioni scolastiche," sono aggiunte le seguenti: "i cui oneri graveranno interamente sulle spese di funzionamento della struttura di supporto";

c) al comma 3, secondo periodo, sono soppresse le parole: "dirigenziale e";

d) al comma 3, quarto periodo, dopo le parole: "48.000 annui." sono aggiunte le seguenti: "Sempre nell'ambito del menzionato contingente, il Commissario straordinario può nominare un coordinatore della struttura, scelto tra il personale delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a cui è riconosciuto un compenso annuo definito con provvedimento del Commissario e comunque non superiore ad euro 60.000 annui."

2. Agli oneri derivanti dall'articolo 4-ter, comma 2 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 e dal funzionamento della struttura di supporto di cui ai commi 3, 4, 5 e 7 del medesimo articolo, pari a complessivi ulteriori euro 500.000 per ciascuno degli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014 n. 190 e successive modificazioni e integrazioni».

### 3.0.8

DI GIROLAMO, TRENTACOSTE

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

«Articolo 3-bis.

*(Proroga del Commissario straordinario per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso).*

1. All'articolo 4-ter del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: "fino al 31 dicembre 2021", sono sostituite dalle seguenti: "fino al 31 dicembre 2023";

b) al comma 3, primo periodo:

1) le parole: ", di cui una unità di livello dirigenziale non generale e dieci unità di personale" sono soppresse;

2) le parole: "con esclusione del" sono sostituite dalle seguenti: "compreso il";

3) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "i cui oneri gravano interamente sulle spese di funzionamento della struttura di supporto";

c) al comma 3, secondo periodo, le parole: "dirigenziale e" sono soppresse;

d) al comma 3, quarto periodo, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Nell'ambito del predetto contingente, il Commissario straordinario può nominare un coordinatore della struttura, scelto tra il personale delle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, a cui è riconosciuto un compenso annuo definito con provvedimento del Commissario e comunque non superiore ad euro 60.000 annui.";

2. Per le finalità di cui al presente articolo, la dotazione della contabilità speciale intestata al Commissario straordinario, è incrementata di 500.000 di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nel limite di 500.000 euro per gli anni 2022 e 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.»

### **3.0.9**

---

FERRO

#### **Improponibile**

*Dopo l'articolo inserire il seguente:*

#### **«Articolo 3-bis.**

*(Istituzione fondo compensazione danni settore aereo)*

1. All'articolo 79, comma 2, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, dopo il comma 2 è aggiunto il seguente comma:

"2-bis. Alle società di gestione aeroportuale che, durante il periodo emergenziale, hanno garantito i servizi minimi essenziali ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro della salute n. 112 del 12 marzo 2020 e dei successivi decreti ad esso connessi, sono riconosciute misure a compensazione dei costi sostenuti per lo svolgimento di attività di servizio pubblico. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le modalità di applicazione della presente disposizione."

2. All'articolo 198, comma 1 del decreto- legge 19 maggio 2020, n.34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n.77 :

a) dopo le parole: "capacità superiore a 19 posti" sono aggiunte le parole: ", dai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra che operano sugli scali nazionali e dalle società di gestione degli aeroporti italiani"

b) le parole: "dal Contratto Collettivo Nazionale del settore stipulato" sono sostituite dalle parole: "dai rispettivi Contratti Collettivi Nazionali stipulati"

3. All'articolo 198, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 le parole: "130 milioni di euro" sono sostituite dalle parole: "500 milioni di euro".

4. All'articolo 202, comma 1, lettera e), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n.77 :

a) le parole: "al comma 2 è istituito" sono sostituite dalle parole: "ai commi 2 e 2-*bis* sono istituiti"

b) le parole: "350 milioni di euro" sono sostituite dalle parole: "500 milioni di euro" e le parole: "3.000 milioni di euro" sono sostituite dalle parole: "2.480 milioni di euro".»

#### ARTICOLO 4 DEL DECRETO-LEGGE

##### Articolo. 4.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

#### PROPOSTA DI COORDINAMENTO

##### **Coord. 1**

La Commissione

##### **Ritirata**

*All'articolo 2, comma 1-bis, introdotto dall'emendamento 2.8 (testo 2):*

*al primo periodo, sostituire le parole: «per le soluzioni Smart Road» con le seguenti: «per le soluzioni per la trasformazione digitale della rete stradale nazionale (Smart Road),»;*

*al secondo periodo, sostituire le parole: «non omologati o omologabili» con le seguenti: «non omologati o non omologabili»;*

*al terzo periodo, sostituire le parole: «connessi e a guida automatica» con le seguenti: «a guida connessa e automatica».*



*Conseguentemente, alla rubrica dell'articolo aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e in materia di soluzioni per la trasformazione digitale della rete stradale nazionale».*

## **INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA, AI SENSI DELL'ARTICOLO 151-BIS DEL REGOLAMENTO**

### **Interrogazione sulla garanzia dei diritti umani in Afghanistan dopo il ritiro delle truppe internazionali**

**(3-02467)** (28 aprile 2021)

PINOTTI, MALPEZZI, ALFIERI, VATTUONE, ROJC, ZANDA, BITI, FERRARI, MIRABELLI, COLLINA, CIRINNÀ, D'ARIENZO, ROSSOMANDO, ASTORRE, BOLDRINI, CERNO, COMINCINI, D'ALFONSO, FEDELI, FERRAZZI, GIACOBBE, IORI, LAUS, MANCA, MARCUCCI, MARGIOTTA, MARILOTTI, MISIANI, NANNICINI, PARRINI, PITTELLA, RAMPI, STEFANO, TARICCO, VALENTE, VERDUCCI. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale* -

Premesso che:

in data 14 aprile 2021 al termine di una riunione a Bruxelles dei Ministri degli esteri e della difesa dell'Alleanza atlantica è stato annunciato il ritiro delle truppe USA e NATO dall'Afghanistan. Le operazioni di ritiro avranno inizio il 1° maggio e termineranno entro il mese di settembre;

l'Italia, con le missioni che si sono svolte senza soluzione di continuità nel Paese: la "Enduring Freedom", fino al 2006, la "International security assistance force" (ISAF), terminata il 31 dicembre 2014, e la "Resolute support", subentrata il 1° gennaio 2015, ha sempre garantito una delle presenze più numerose tra quelle dei Paesi NATO;

il contingente italiano ha comandato il *provincial reconstruction team* (PRT) di Herat, territorio che ha registrato progressi sostanziali per le donne e le ragazze afgane con percentuali decisamente più alte rispetto alle altre province del Paese, in termini di istruzione, partecipazione politica e ruolo nell'economia;

la condizione femminile in Afghanistan ha registrato in questi anni miglioramenti in vari ambiti: la frequenza scolastica si è innalzata, anche se il tasso di scolarizzazione delle giovani donne, con l'eccezione della citata provincia di Herat dove si registrano tra i tassi di alfabetizzazione più alti, non è arrivato al 40 per cento;

la nuova Costituzione, approvata dopo la caduta del regime dei talebani nel 2001, ha dichiarato l'uguaglianza di tutti i cittadini, uomini e donne, davanti alla legge e stabilito che almeno il 25 per cento dei 250 seggi nella Camera bassa sia riservato alle donne. Una maggiore presenza femminile si

è registrata, inoltre, anche nei mezzi di informazione, dalla carta stampata, alle radio e alle televisioni;

da ultimo, nel novembre 2020, le donne afghane hanno avuto riconosciuto il loro nome sulla carta d'identità. Fino a tale data, infatti, sui documenti venivano registrate come "figlia di", "moglie di", o "madre di", senza alcun riferimento alla loro identità;

tuttavia, l'Afghanistan ancora oggi resta uno dei Paesi dove la vita delle donne è maggiormente in pericolo. A tal riguardo, occorre evidenziare come una delle piaghe più diffuse del Paese sia quella dei matrimoni forzati e precoci. Secondo i dati forniti da "ActionAid", infatti, tra il 60 e l'80 per cento, le afghane sono spinte a sposarsi giovanissime e contro il loro volere. Un fenomeno distribuito diversamente tra le zone del Paese e largamente diffuso e radicato nelle regioni rurali e in quelle controllate dai talebani. Da ultimo, occorre evidenziare come ancora oggi circa il 70 per cento delle donne afghane subisca violenza, spesso all'interno del proprio nucleo familiare;

considerato che:

diversi esponenti della società civile e politica afghana, nonché di varie associazioni umanitarie presenti nel territorio e recentemente l'ex governatrice di Bamyan, Habiba Sorabi, in un'intervista rilasciata al quotidiano "la Repubblica" il 20 aprile, hanno espresso grande preoccupazione per il destino della popolazione femminile afghana e per il rischio che il ritiro delle truppe comporti la perdita di tutte le garanzie e gli spazi pubblici guadagnati in questi ultimi 20 anni;

a riprova della fondatezza delle preoccupazioni espresse, si evidenzia come i talebani ad oggi non abbiano accettato clausole esplicite sulla libertà femminile nel Paese e abbiano dichiarato che garantiranno i diritti delle donne secondo la legge islamica. Un'affermazione che si presta ad interpretazioni non univoche, soprattutto alla luce delle condizioni di privazione cui hanno costretto la popolazione femminile in tutti gli anni del loro regime;

val la pena ricordare, infatti, come durante il governo dei talebani, alle donne sia stato negato il diritto all'istruzione, al lavoro, alla salute, ed anche alla giustizia: il ricorso a un tribunale non poteva avvenire se non tramite un membro maschio della famiglia e la loro testimonianza valeva la "metà" di quella di un uomo. Private di qualunque vita relazionale le donne afghane hanno subito torture e qualunque tipo di violenza ogni qual volta ritenute colpevoli di aver violato le restrizioni imposte;

a fronte del concreto rischio di un inaccettabile arretramento in materia di diritti, soprattutto per le donne, appare necessaria la sottoscrizione di un documento ufficiale con espresse clausole di garanzia su istruzione, rappresentanza politica, lavoro, diritti civili e sociali,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario e urgente attivarsi in tutte le sedi internazionali affinché siano sottoscritti dai talebani chiari

impegni a tutela dei diritti della popolazione femminile afghana, prima che le operazioni di ritiro delle truppe dal Paese siano ultimate;

se non ritenga altresì necessario e urgente avviare un costante monitoraggio, anche mediante azioni e accordi multilaterali, sul rispetto e il mantenimento di tutte le forme di libertà conquistate dalle donne afghane in questi ultimi 20 anni.

---

### **Interrogazione sulle criticità nel sostegno ai rifugiati palestinesi**

**(3-02473)** (28 aprile 2021)

BERNINI, MALAN, SACCONI, AIMI. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale* -

Premesso che l'Italia ha elevato a rango costituzionale la promozione di organismi internazionali volti a favorire la pace e la concordia tra le nazioni;

considerato che l'UNRWA (United Nation relief and works agency for Palestine refugees) ha tra i suoi scopi il sostegno e la promozione di iniziative a favore dei rifugiati palestinesi;

considerato inoltre che il Governo italiano ha recentemente incrementato il fondo iniziale destinato all'agenzia delle Nazioni Unite per un importo pari a 1,9 milioni di euro, raggiungendo quasi 20 milioni di euro l'importo stanziato dal nostro Paese e visto che tra le lodevoli iniziative poste in essere dall'Agenzia vi è anche quella della diffusione dell'insegnamento e della formazione;

visto che tra queste iniziative vi è quella della pubblicazione di materiale scolastico distribuito tra gli studenti palestinesi;

rilevato che tra queste pubblicazioni ve ne sono numerose che contemplano l'odio verso Israele ed esaltano la *jihad*, come evidenziato anche nei giorni scorsi da un articolo del sito "Formiche",

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di questa vicenda e nel caso quali provvedimenti abbia intrapreso per scongiurare la diffusione dell'odio delle giovani generazioni palestinesi grazie ai fondi stanziati dal Governo italiano;

quale sia la modalità di monitoraggio che il nostro Paese, quale membro dell'*advisory commission* UNRWA, pone in essere affinché non si abbia a ripetere una tale circostanza che è in palese violazione dei principi cardine contenuti nella nostra Carta costituzionale.

---

### **Interrogazione sulla fine del blocco dei licenziamenti e su iniziative per il sostegno al mercato del lavoro**

(3-02471) (28 aprile 2021)

FARAONE, CARBONE, PARENTE, GARAVINI, CUCCA, SBROLLINI. - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* -

Premesso che:

tra le principali e più importanti misure adottate per far fronte all'emergenza epidemiologica, ha assunto un rilievo preponderante, fin dai primi mesi del 2020, il "blocco dei licenziamenti";

con questa misura si è inteso impedire alle aziende di licenziare i propri dipendenti per ragioni economiche, sia in forma collettiva sia in forma individuale: l'obiettivo dell'allora Governo Conte II era quello di evitare che le conseguenze più crude dell'emergenza venissero addossate sulle classi lavoratrici, trasformando di fatto la crisi sanitaria ed economica anche in crisi sociale;

d'altro canto, sono stati plurimi gli interventi normativi che hanno consentito il ricorso agli ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione guadagni ed il fondo di integrazione salariale, soprattutto al fine di supportare le aziende che maggiormente hanno risentito della diminuzione della domanda di beni e servizi, ed in special modo quelle imprese attive in settori cruciali, quali il turismo e la ristorazione;

il decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41 (cosiddetto decreto "sostegni"), ha previsto la fine del blocco dei licenziamenti, con riguardo al tipo di ammortizzatore sociale a cui si fa ricorso. Il 30 giugno 2021, infatti, termina il blocco per le imprese che usufruiscono della cassa integrazione guadagni ordinaria, per lo più le imprese del settore industriale. Il 31 ottobre 2021, invece, rappresenta il termine per il blocco dei licenziamenti delle aziende beneficiarie delle 28 settimane di assegno ordinario a carico del fondo di integrazione salariale o di cassa integrazione in deroga;

considerato che:

secondo i dati diffusi dall'ISTAT, durante l'anno della pandemia da COVID-19, in Italia è stato perso quasi un milione di posti di lavoro, registrando l'aumento del numero di disoccupati, degli inattivi e delle persone in cerca di lavoro;

gran parte delle categorie di lavoratori ha risentito in maniera decisa degli effetti della pandemia e della crisi economica. Gli ultimi rapporti stilati in materia fotografano un'immagine preoccupante: la maggioranza dei lavoratori, infatti, denuncia un aumento dello *stress* e della fatica; una vasta porzione dei lavoratori dichiara di essere stata inattiva per uno o più periodi dell'anno a causa dell'impiego di ammortizzatori sociali, e ancora, viene confessata una maggiore convinzione di perdere il lavoro nei prossimi mesi e la conseguente preoccupazione per il proprio futuro professionale;

si apprende, da interviste recentemente rilasciate dal Ministro in indirizzo e riportate dalle maggiori fonti stampa, che l'intenzione del Governo sarebbe quella di predisporre "ritocchi" alle normative in questione per sostenere il superamento del blocco dei licenziamenti, con "strumenti" che tengano conto del diverso andamento dei settori,

si chiede di sapere:

quali iniziative urgenti il Ministro in indirizzo intenda promuovere al fine di rilanciare le politiche del lavoro nel nostro Paese, anche allo scopo di scongiurare i rischi di immediate e gravi ripercussioni occupazionali derivanti dalla fine del blocco dei licenziamenti;

se, inoltre, non ritenga opportuno procedere ad una profonda riforma degli strumenti ricompresi nell'ambito delle politiche attive del lavoro, ovvero inerenti alla promozione del reinserimento lavorativo e all'innalzamento dei livelli occupazionali, anche alla luce dello scarso successo riscontrato dalle misure adottate negli ultimi anni in tale ambito, nonché al fine di inaugurare un radicale percorso di riqualificazione professionale di tutto il mondo del lavoro, con particolare riguardo per coloro che rischieranno di essere maggiormente interessati dalla fine del blocco dei licenziamenti.

---

### **Interrogazione sulle agevolazioni ai *navigator* per l'accesso al pubblico impiego**

**(3-02469)** (28 aprile 2021)

DE BERTOLDI, MAFFONI, CIRIANI. - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* -

Premesso che:

il decreto-legge n. 41 del 2021, "decreto sostegni", attualmente in corso d'esame in Senato, ha previsto, tra l'altro, il rifinanziamento del reddito di cittadinanza e la proroga degli incarichi conferiti da ANPAL Servizi S.p.A. ai "*navigator*";

sull'efficacia del reddito di cittadinanza e sull'idoneità della stessa misura a configurarsi quale "strumento di politica attiva del lavoro" sono stati sollevati, sin dalla sua introduzione, forti dubbi e rilevanti perplessità, la cui fondatezza è stata via via confermata dall'andamento dei numeri e dall'effettivo impatto, quasi del tutto nullo, di tale meccanismo sui livelli occupazionali;

anche al netto della sopravvenuta e perdurante crisi economica connessa al protrarsi dell'emergenza sanitaria, la pressoché totale inefficacia di questa misura quale strumento di politica attiva del lavoro è un fatto oramai conclamato;

secondo qualificate e recentissime analisi riportate dalla stampa, su una platea di 1.650.000 precettori di reddito di cittadinanza, sarebbero appena 423 le persone (cioè lo 0,025 per cento) le persone che le quali risultano attivi i "assegni di ricollocazione";

ancora, sull'efficacia della misura, in una recente audizione delle Commissioni riunite 5a e 6a del Senato della Repubblica avente ad oggetto proprio il decreto sostegni, perfino la Corte dei conti ha confermato "l'esigenza di riconsiderare, a pandemia conclusa, il Reddito di Cittadinanza nei suoi punti di paleata debolezza (...) inquadrando i profili di inserimento lavorativo delle persone appartenenti a nuclei famigliari in disagio socio-economico in una rinnovata, più complessiva e qualitativamente superiore politica attiva del lavoro";

in un simile contesto di inefficienza e inefficacia, ha suscitato ulteriore perplessità la decisione del Governo di stabilire, all'articolo 18 del decreto sostegni e contestualmente alla proroga al 31 dicembre 2021 degli incarichi di collaborazione conferiti ai *navigator*, che il servizio da loro prestato costituisce "titolo di preferenza, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1994, n. 487, nei concorsi pubblici, compresi quelli per i centri per l'impiego, banditi dalle Regioni e dagli enti ed Agenzie dipendenti delle medesime";

tale discutibile intervento normativo è stato poi convintamente ribadito e illustrato alla Camera dei deputati dal Ministro in indirizzo lo scorso 22 aprile (in risposta all'interrogazione con risposta immediata 3-02214), generando anche in quella sede forti e legittime perplessità tra le forze politiche;

la decisione del Governo determinerebbe infatti l'emersione di vere e proprie, ingiustificate e ingiustificabili corsie preferenziali, in favore di una platea soggettiva di lavoratori coinvolti, loro malgrado, in un sistema strutturalmente inefficiente e inefficace, già viziato *ab origine* da un forte elemento di precarietà connaturato alla durata limitata della misura e contestato sin dalla sua introduzione proprio per la dubbia utilità, poi confermata nei fatti e dai numeri;

sono elementi di criticità che oggi non possono certo essere superati con un intervento che, oltre a reiterare ogni considerazione sui limiti di tale meccanismo di incrocio tra domanda e offerta di lavoro, appare atto ad acuire i già elevati ed intollerabili livelli di iniquità sociale ed economica esasperati dal perdurare dell'emergenza sanitaria e dalla conseguente gravissima contrazione economica e della pesantissima crisi economica,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga che la decisione di introdurre dei titoli di preferenza nell'accesso ai concorsi pubblici in favore dei *navigator*, specie in un momento in cui le iniquità socio-economiche e le disparità sociali sono profondamente acuite dal perdurare della pesantissima crisi economica, non costituisca un'ingiustificata corsia preferenziale atta ad accrescere il già elevato disagio sociale, in netto contrasto con ogni principio di meritocrazia e pari opportunità di accesso alle procedure concorsuali delle pubbliche amministrazioni.

### **Interrogazione sull'introduzione di un salario minimo legale**

**(3-02470)** (28 aprile 2021)

LAFORGIA, DE PETRIS. - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* -

Premesso che:

nel mese di ottobre 2020, la Commissione europea ha pubblicato una direttiva quadro per l'introduzione del salario minimo legale, con lo scopo di contribuire all'istituzione di un sistema di retribuzione dei lavoratori più equo ed equilibrato nell'Unione europea. Infatti il divario salariale nei e tra i Paesi europei favorisce la concorrenza sleale e la delocalizzazione delle imprese, mortifica il lavoro, favorisce la disparità di genere e soprattutto alimenta la crescita di salari poveri che non consentono una vita dignitosa;

la proposta contiene regole volte a rendere più efficaci i sistemi adottati dai Paesi della UE, perseguendo l'obiettivo comune di migliorare l'adeguatezza dei salari e rendere accessibile a tutti i lavoratori la tutela di un trattamento salariale minimo legale, rafforzando ed estendendo la copertura della contrattazione collettiva, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità;

la condizione del lavoro povero, la drammatica situazione sociale ed economica generata dall'emergenza da COVID-19, la crescita dei lavoratori atipici, spesso privi delle minime tutele, e soprattutto la frammentazione contrattuale e la crescita esponenziale di contratti "pirata" rendono urgente, anche in un Paese come l'Italia che vanta un buon indice di copertura contrattuale, affrontare il tema del salario minimo legale. Il confronto era stato avviato sul merito dall'11ª Commissione permanente (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale) del Senato, con l'inizio dell'esame dei disegni di legge depositati su questo tema e da cui oggi si dovrebbe ripartire per risolvere una questione sociale ineludibile. Tanto più dopo questa fase, caratterizzata da un crollo dell'occupazione, e nei prossimi mesi, quando scadrà il blocco dei licenziamenti;

secondo le stime dell'ISTAT di giugno 2019, quasi 3 milioni di lavoratori dipendenti guadagnano meno di 9 euro lordi per ora lavorata pur includendo le tredicesime mensilità. Sono principalmente lavoratori dei settori in espansione occupazionale, quel terziario a bassa produttività ed enormi rendite in cui il tessuto imprenditoriale italiano ha deciso di specializzarsi negli ultimi decenni. Ma sono anche operai metalmeccanici: il 14,3 per cento dei nuovi rapporti di lavoro nel settore metalmeccanico paga meno di 9 euro lordi all'ora. Percentuale che raggiunge il 27 per cento nel settore alberghiero e della ristorazione, oltre il 18 per cento per sanità e assistenza sociale e addirittura il 28 per cento nel settore dell'istruzione. A questi vanno aggiunti tutti i lavoratori parasubordinati, i tirocinanti, gli stagisti che guada-

gnano ancora meno. Oggi, dopo la grave crisi occupazionale seguita all'emergenza COVID, è presumibile che la platea dei lavoratori poveri sia decisamente aumentata;

per questo, ferma restando l'applicazione generalizzata del contratto collettivo nazionale del lavoro, a ulteriore garanzia del riconoscimento di una giusta retribuzione, si ritiene opportuno introdurre per legge una soglia minima salariale. L'introduzione del salario minimo legale favorirebbe una riunificazione del mondo del lavoro e renderebbe più sconvenienti gli strumenti di frammentazione del ciclo produttivo e della forza lavoro. Il massimo ribasso non potrebbe andare oltre quel minimo. I contratti collettivi sarebbero in tal modo rafforzati in quanto la soglia opererebbe solo sulle clausole relative ai "minimi", ove inferiori alla soglia individuata, lasciando al contratto collettivo la regolazione delle altre voci retributive,

si chiede di sapere quali iniziative intenda intraprendere il Ministro in indirizzo, nel rispetto della direttiva quadro per l'introduzione del salario minimo legale che la Commissione europea ha pubblicato nell'ottobre 2020 e conseguentemente al confronto che era stato avviato, con l'inizio dell'esame dei disegni di legge depositati su questo tema, dalla Commissione Lavoro del Senato, per migliorare l'adeguatezza dei salari e rendere accessibile a tutti i lavoratori la tutela di un trattamento salariale minimo, rafforzando ed estendendo la copertura della contrattazione collettiva, e migliorare le condizioni dei milioni di lavoratrici e lavoratori che hanno pagato prezzi sociali altissimi in termini di reddito a causa dell'emergenza COVID-19.

---

### **Interrogazione sulla disciplina dei contratti di lavoro a tempo determinato**

(3-02472) (28 aprile 2021)

BERGESIO, DE VECCHIS, ALESSANDRINI, PIZZOL. - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* -

Premesso che:

ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, così come modificato dal decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, i contratti di lavoro subordinato a tempo determinato possono avere una durata massima di 12 mesi, salvo nel caso in cui vi siano esigenze temporanee ed oggettive, esigenze di sostituzione di altri lavoratori o esigenze connesse ad incrementi temporanei, significativi e non programmabili dell'attività ordinaria, ferma restando una durata massima di 24 mesi;

il decreto-legge n. 87, noto come decreto "dignità" ed improntato al ragionevole obiettivo di favorire la costituzione di rapporti di lavoro sempre più stabili, era però pensato per un assetto socio-economico del tutto differente da quello attuale, caratterizzato dall'emergenza epidemiologica da COVID-19;



l'emergenza epidemiologica, infatti, sta compromettendo importanti settori economici del nostro Paese che, prima della pandemia, erano in forte crescita (ad esempio il settore del turismo) e sta determinando gravissime conseguenze occupazionali con rapporti a termine in forte riduzione, senza un'adeguata crescita dei contratti a tempo indeterminato;

secondo i più recenti dati, a dicembre 2020 risultavano quasi 393.000 contratti a tempo determinato in meno rispetto a un anno prima, considerando gli occupati, mentre per quanto concerne quelli di nuova attivazione nel corso del 2020 si sono registrati 1,4 milioni di contratti in meno rispetto al 2019;

le imprese, nonostante gli sforzi del Governo, hanno una visione limitata del proprio futuro e ciò per i tempi non certi di rientro alla normalità, per la variazione delle abitudini di consumo e per l'incertezza generale sull'effettivo superamento della pandemia, anche a causa delle nuove varianti del virus;

già il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, in ragione dell'emergenza epidemiologica, aveva previsto la possibilità di rinnovare o prorogare sino al 30 agosto 2020 i contratti a tempo determinato in essere alla data del 23 febbraio 2020, anche in assenza delle condizioni previste dall'articolo 19 del decreto legislativo n. 81;

a sua volta, l'articolo 17 del decreto-legge 22 marzo 2021, n. 41, prevede che, fino al 31 dicembre 2021, i contratti a tempo determinato possano essere rinnovati o prorogati per massimo 12 mesi, e per una sola volta, anche in assenza delle condizionalità previste a normativa vigente, ferma restando la durata complessiva massima di 24 mesi;

le misure sinora adottate non sono però sufficienti, in quanto l'emergenza in corso impone una riflessione più ampia sull'attuale assetto normativo dei rapporti a termine, affinché siano introdotti meccanismi di maggiore flessibilità che rendano più semplice il ricorso ai contratti a termine, superando il vincolo della condizionalità per i rinnovi e quello dei 24 mesi massimi di durata;

il rapporto di lavoro a tempo determinato può e deve diventare un vero strumento di rilancio per le imprese in modo da superare il difficile momento congiunturale, garantendo nuove opportunità occupazionali senza ridurre le tutele destinate ai lavoratori,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare in merito ai contratti di tipo subordinato a tempo determinato, al fine di consentire il rinnovo di tali contratti anche in assenza di causali e per una durata anche superiore ai 24 mesi.

### **Interrogazione sulle prossime iniziative normative in ambito pensionistico**

(3-02474) (28 aprile 2021)

ROMAGNOLI, CATALFO, GUIDOLIN, MATRISCIANO, ROMANO. - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* -

Premesso che:

ai sensi dell'articolo 1, comma 475, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è stata istituita la "Commissione tecnica di studio sulla classificazione e comparazione, a livello europeo e internazionale, della spesa pubblica nazionale per finalità previdenziali e assistenziali";

ai sensi dell'articolo 1, comma 474, è stata istituita la "Commissione tecnica incaricata di studiare la gravosità delle occupazioni, anche in relazione all'età anagrafica e alle condizioni soggettive dei lavoratori e delle lavoratrici, anche derivanti dall'esposizione ambientale o diretta ad agenti patogeni";

entrambe le commissioni sono state prorogate al 31 dicembre 2021;

considerato che, con la legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio per il 2021), in ambito pensionistico, sono state prorogate diverse misure, ed in particolare: a) ai sensi dell'articolo 1, commi 339 e 340, è stata prorogata al 31 dicembre 2021 l'APE sociale consentendo, in questo modo, ai soggetti che maturano nel corso del 2021 i requisiti e le condizioni di cui all'articolo 1, commi da 179 a 186, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, di accedere al predetto beneficio; b) ai sensi dell'articolo 1, comma 349, è stata estesa all'intero 2021 la possibilità per le imprese di ricorrere al contratto di espansione. Con la medesima norma, esclusivamente per il 2021, il limite minimo di unità lavorative in organico, necessario per accedere al beneficio, è stato abbassato da 1.000 a 250 unità; c) è stata altresì prorogata per il 2021 anche "Opzione donna", una misura che offre la possibilità di anticipare l'uscita dal mondo del lavoro. Con tale proroga, è stato esteso il beneficio alle lavoratrici che matureranno i richiamati requisiti entro il 31 dicembre 2021;

rilevato che si ritiene necessario, per il bene del Paese, soprattutto in questo periodo di crisi economica, continuare a promuovere misure come Opzione donna e APE sociale, rendere strutturale il contratto di espansione ed inserire nel quadro normativo la "staffetta generazionale" e l'istituto dell'isopensione;

tenuto conto che in data 28 gennaio 2020 è stato firmato dal Ministro *pro tempore* del lavoro e delle politiche sociali il decreto istitutivo del tavolo tecnico di studio sulle tematiche previdenziali al quale è stato affidato il compito di definire le linee di indirizzo e gli interventi di riforma del sistema pensionistico,

si chiede di sapere:

---

se il Ministro in indirizzo abbia intenzione di portare avanti ed ultimare i lavori delle due commissioni richiamate;

se intenda inserire nel quadro normativo misure quali la staffetta generazionale, la pensione di garanzia per i giovani e l'isopensione;

se intenda istituire il tavolo sulle tematiche previdenziali al fine di intervenire sul sistema pensionistico, considerato che la sperimentazione di "quota 100" terminerà a dicembre 2021, oltre a confermare APE sociale, contratto di espansione e Opzione donna a decorrere dal mese di gennaio 2022 .

---



Allegato B**Pareri espressi dalla 1a e dalla 5a Commissione permanente sul testo del disegno di legge n. 2168 e sui relativi emendamenti**

La Commissione affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, con riferimento al riparto delle competenze normative fra lo Stato e le Regioni, parere non ostativo.

Esaminati altresì i relativi emendamenti, esprime i seguenti pareri:

- sull'emendamento 3.30, volto a inserire il porto di Arbatax tra i porti rientranti nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, parere non ostativo, invitando la Commissione di merito a valutare, anche alla luce della giurisprudenza costituzionale, l'opportunità di prevedere un coinvolgimento della Regione Sardegna, in considerazione del fatto che l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al comma 2-*bis*, dispone che l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione sia stata trasferita alla Regione all'interno del sistema dell'Autorità di sistema portuale territorialmente competente avvenga su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata;
- sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo e acquisiti gli elementi informativi forniti dal Governo, da cui risulta che:

- in relazione alla quantificazione dell'onere relativo all'esperimento del concorso di idee di cui all'articolo 3, si rappresenta che la stima del progetto di fattibilità tecnico-economica in 130 milioni di euro è stata effettuata assumendo a riferimento le ipotesi di realizzazione di interventi ubicati nei contesti indicati nell'articolo 3 e destinati agli accosti di navi aventi le caratteristiche dimensionali previsti dalla medesima disposizione, di valore compreso tra i 115 milioni di euro e i 150 milioni di euro e comunicati dall'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale;
- per quanto concerne il dettaglio delle voci considerate ai fini della determinazione degli importi da riconoscere ai partecipanti al concorso, di cui alla relazione tecnica del medesimo articolo 3, è stata trasmessa in allegato la simulazione elaborata sulla base della normativa di riferimento ed utilizzata ai fini della quantificazione;
- per quanto concerne gli importi da riconoscere ai componenti della commissione giudicatrice, ricompresi nella somma di 240.000 euro, viene precisato che l'importo massimo lordo riconoscibile, ai sensi dell'Allegato A del decreto ministeriale 12 febbraio 2018, per appalti di servizi di ingegneria e di architettura superiori a 1 milione di euro, è pari a 30.000 euro, incrementato del 5 per cento, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, per il Presidente, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

In merito agli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.0.1, 1.0.2, 2.11, 2.0.13, 2.0.14, 2.0.16, 2.0.18, 2.0.19, 2.0.20, 2.0.21, 2.0.26, 2.0.27, 2.0.29, 2.0.31, 2.0.32, 2.0.34, 2.0.35, 2.0.36, 2.0.37, 2.0.38, 2.039, 2.0.40, 2.0.41, 2.0.42, 2.0.43, 2.0.44, 2.0.45, 2.0.46, 2.0.47, 2.0.48, 2.0.49, 2.0.50, 2.0.51, 2.0.52, 3.1, 3.14, 3.16, 3.17, 3.18, 3.25, 3.25 (testo 2), 3.26, 3.27, 3.28, 3.30, 3.0.1, 3.0.2, 3.0.7, 3.0.8 e 3.0.9.

Sull'emendamento 3.0.5, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, al recepimento della seguente modifica:

- alla lettera *b*), capoverso «Art. 10-*bis*», sia aggiunto infine il seguente comma: "10. Le informazioni concernenti, in particolare, il cronoprogramma delle opere ed in generale l'avanzamento fisico, finanziario e procedurale delle stesse sono desunti dal sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229".

Sull'emendamento 3.0.6, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla seguente riformulazione della proposta emendativa: "Art.3-*bis* (Assegnazione risorse residue sottoponte di Genova).

Le risorse residue di cui all'articolo 4-*bis*, comma 9, lettere *a*) e *b*), del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018 n. 130, disponibili nella contabilità speciale intestata al Commissario straordinario di cui all'articolo 1, comma 1, del medesimo decreto-legge nel limite di 35 milioni di euro, a seguito di una ricognizione del Commissario che ne attesti l'eccedenza rispetto alle esigenze da soddisfare, possono essere trasferite dalla suddetta contabilità direttamente al Comune di Genova e utilizzate per la realizzazione di investimenti di rigenerazione e riqualificazione urbana delle aree sottostanti il viadotto Genova San Giorgio. Il monitoraggio di tali interventi è assicurato da parte del Comune, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. Contestualmente al trasferimento di cui al primo periodo, il Commissario provvede alla restituzione delle somme erogate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a titolo di anticipazione ai sensi dell'articolo 1, comma 6) del decreto-legge n. 109 del 2018, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il finanziamento di programmi già previsti nell'ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, individuati con decreto del medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio."

Il parere è non ostativo sui restanti emendamenti.

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli ulteriori emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.0.1 (testo 3) e 3.25 (testo 2).

Il parere è non ostativo sulle proposte 2.1 (testo 2), 2.0.7 (testo 2) e 3.19 (testo 2).

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli ulteriori emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, trasmessi dall'Assemblea, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo.

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Disegno di legge n. 2168. Em. 1.100, La Commissione	212	211	004	207	000	104	APPR.
<u>2</u>	Nom.	DDL n. 2168. Em. 2.1 (testo 3), La Commissione	212	211	004	206	001	104	APPR.
<u>3</u>	Nom.	DDL n. 2168. Em. 3.1, De Falco e Fattori	219	218	002	010	206	109	RESP.
<u>4</u>	Nom.	DDL n. 2168. Em. 3.100, La Commissione	219	218	004	212	002	108	APPR.
<u>5</u>	Nom.	DDL n. 2168. Votazione finale	195	194	026	168	000	085	APPR.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale non sono riportate

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuato (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
Nominativo	1	2	3	4	5
Abate Rosa Silvana	F	F	F	F	A
Accoto Rossella	M	M	M	M	M
Agostinelli Donatella	F	F	C	F	F
Aimi Enrico	F	F	C	F	F
Airola Alberto	F	F	C	F	F
Alberti Casellati Maria Elisab					
Alderisi Francesca	M	M	M	M	M
Alessandrini Valeria	F	F	C	F	F
Alfieri Alessandro					F
Anastasi Cristiano	F	F	C	F	F
Angrisani Luisa	F	F	F	F	A
Arrigoni Paolo	F	F	C	F	F
Astorre Bruno	F	F	C	F	
Auddino Giuseppe	M	M	M	M	M
Augussori Luigi	F	F	C	F	F
Bagnai Alberto	F	F	C	F	
Balboni Alberto	F	F	C	F	A
Barachini Alberto	F	F	C	F	F
Barbaro Claudio	F	F	C	F	A
Barboni Antonio	F	F	C	F	
Battistoni Francesco	M	M	M	M	M
Bellanova Teresa	F	F	C	F	F
Berardi Roberto					
Bergesio Giorgio Maria	F	F	C	F	F
Bermi Anna Maria	F	F	C	F	
Berutti Massimo Vittorio	F	F	C	F	F
Biasotti Sandro Mario					
Binetti Paola	F	F	C	F	F
Bini Caterina	F	F	C	F	
Biti Caterina	M	M	M	M	M
Boldrini Paola	F	F	C	F	
Bongiorno Giulia	F	F	C	F	
Bonifazi Francesco					F
Bonino Emma					F
Borghesi Stefano	F	F	C	F	F
Borgonzoni Lucia	M	M	M	M	M
Bossi Simone	F	F	C	F	F
Bossi Umberto	M	M	M	M	M
Bottici Laura	F	F	C	F	F
Botto Elena	M	M	M	M	M
Bressa Gianclaudio					F
Briziarelli Luca	F	F	C	F	F



(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
Nominativo	1	2	3	4	5
Bruzzone Francesco					
Buccarella Maurizio	F	F	F	F	F
Calandrini Nicola	F	F	C	F	A
Calderoli Roberto		F	C	F	
Caliendo Giacomo	F	F	C	F	F
Caligiuri Fulvia Michela	F	F	C	F	F
Campagna Antonella	M	M	M	M	M
Campari Maurizio	F	F	C	F	F
Candiani Stefano				F	F
Candura Massimo	F	F	C	F	F
Cangini Andrea	F	F	C	F	F
Cantù Maria Cristina	F	F	C	F	F
Carbone Vincenzo					F
Cario Adriano	M	M	M	M	M
Casini Pier Ferdinando			C	F	F
Casolati Marzia	F	F	C	F	F
Castaldi Gianluca	F	F	C	F	F
Castellone Maria Domenica	F	F	C	F	F
Castiello Francesco	F	F	C	F	F
Catalfo Nunzia	F	F	C	F	F
Cattaneo Elena	M	M	M	M	M
Causin Andrea	F	F	C	F	F
Centinaio Gian Marco	M	M	M	M	M
Cerno Tommaso	M	M	M	M	M
Cesaro Luigi					
Ciampolillo Alfonso					
Cioffi Andrea					
Ciriani Luca	F	F	C	F	A
Cirinnà Monica	M	M	M	M	M
Collina Stefano	F	F	C	F	F
Coltorti Mauro	F	F	C	F	F
Comincini Eugenio Alberto	F	F	C	F	F
Conzatti Donatella	F	F	C	F	
Corbetta Gianmarco	F	F	C	F	F
Corrado Margherita	A	A	F	F	A
Corti Stefano	F	F	C	F	F
Craxi Stefania Gabriella A.	F	F	C	F	F
Crimi Vito Claudio	F	F	C	F	F
Croatti Marco	F	F	C	F	F
Crucioli Mattia	F	F	F	F	A
Cucca Giuseppe Luigi Salvatore	F	F	C	F	F
Dal Mas Franco	F	F	C	F	F
D'Alfonso Luciano	F	F	C	F	F
Damiani Dario	F	F	C	F	
D'Angelo Grazia			C	F	F
D'Arienzo Vincenzo	F	F	C	F	F
De Bertoldi Andrea	F	F	C	F	A
De Bonis Saverio					
De Carlo Luca	F	F	C	F	A
De Falco Gregorio	F	F	F	C	A
De Lucia Danila	F	F	C	F	F
De Petris Loredana					
De Poli Antonio	F	F	C	F	F

322ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Aprile 2021

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
Nominativo	1	2	3	4	5
De Siano Domenico					
De Vecchis William	F	F	C	F	F
Dell'Olio Gianmauro	F	F	C	F	F
Dessi Emanuele	M	M	M	M	M
Di Girolamo Gabriella	F	F	C	F	F
Di Marzio Luigi	M	M	M	M	M
Di Micco Fabio					
Di Nicola Primo	F	F	C	F	F
Di Piazza Stanislao	F	F	C	F	
Donno Daniela			C	F	F
Doria Carlo	F	F	C	F	F
Drago Tiziana Carmela Rosaria	F	F	C	F	A
Durnwalder Meinhard	F	F	C	F	F
Endrizzi Giovanni	M	M	M	M	M
Errani Vasco					
Evangelista Elvira Lucia					
Faggi Antonella	F	F	C	F	F
Fantetti Raffaele	F	F	A	F	
Faraone Davide	F	F	C	F	
Fattori Elena					
Fazzolari Giovanbattista	F	F	C	F	
Fazzone Claudio	M	M	M	M	M
Fede Giorgio	F	F	C	F	F
Fedeli Valeria	F	F	C	F	F
Fenu Emiliano			C	F	
Ferrara Gianluca	F	F	C	F	F
Ferrari Alan	F	F	C	F	F
Ferrazzi Andrea	F	F	C	F	F
Ferrero Roberta	F	F	C	F	F
Ferro Giuseppe Massimo					
Floridia Barbara	M	M	M	M	M
Floris Emilio	F	F	C	A	F
Fregolent Sonia	F	F	C	F	F
Fusco Umberto	F	F	C	F	F
Galliani Adriano	M	M	M	M	M
Gallicchio Agnese	F	F	C	F	F
Gallone Maria Alessandra	M	M	M	M	M
Garavini Laura	F	F	C	F	
Garnero S. Daniela	F	F	C	F	
Garruti Vincenzo	F	F	C	F	F
Gasparri Maurizio					
Gaudiano Felicia	F	F	C	F	F
Ghedini Niccolò					
Giacobbe Francesco	M	M	M	M	M
Giammanco Gabriella			C	F	F
Giannuzzi Silvana	F	A	C	A	A
Giarrusso Mario Michele					
Ginetti Nadia	F	F	C	F	F
Giro Francesco Maria					
Giroto Gianni Pietro	F	F	C	F	F
Granato Bianca Laura	A	A	F	C	
Grassi Ugo	F	F	C	F	
Grasso Pietro	F	F	F	F	F

322ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Aprile 2021

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuato (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Grimani Leonardo	M	M	M	M	M
Guidolin Barbara					F
Iannone Antonio	F	F	C	F	A
Iori Vanna	M	M	M	M	M
Iwobi Tony Chike	M	M	M	M	M
La Mura Virginia					
La Pietra Patrizio Giacomo	F	F	C	F	A
La Russa Ignazio Benito Maria					
L'Abbate Pasqua	F	F	C	F	F
Laforgia Francesco	F	F	C	F	F
Laniece Albert	F	F	C	F	F
Lannutti Elio	F	F	A	F	F
Lanzi Gabriele	F	F	C	F	F
Laus Mauro Antonio Donato	F	F	C	F	F
Leone Cinzia	F	F	C	F	F
Lezzi Barbara	F	F	C	F	
Licheri Ettore Antonio	F	F	C	F	
Lomuti Arnaldo	F	F	C	F	F
Lonardo Alessandrina					
Lorefice Pietro	F	F	C	F	F
Lucidi Stefano	F	F	C	F	F
Lunesu Michelina	F	F	C	F	F
Lupo Giulia	F	F	C	F	
Maffoni Gianpietro	F	F	C	F	A
Magorno Ernesto					
Maiorino Alessandra					F
Malan Lucio	M	M	M	M	M
Mallegni Massimo	F	F	C	F	F
Malpezzi Simona Flavia					F
Manca Daniele	F	F	C	F	F
Mangialavori Giuseppe Tommaso	M	M	M	M	M
Mantero Matteo					
Mantovani Maria Laura	F	F	C	F	F
Marcucci Andrea	F	F	C	F	F
Margiotta Salvatore	F		C	F	F
Marilotti Giovanni	F	F	C	F	F
Marin Raffaella Fiormaria	M	M	M	M	M
Marinello Gaspare Antonio	F	F	C	F	F
Marino Mauro Maria	F	F	C	F	F
Martelli Carlo	A	C	F	A	A
Marti Roberto	F	F	C	F	F
Masini Barbara	F	F	C	F	F
Matrisciano Mariassunta	F	F	C	F	F
Mautone Raffaele	F	F	C	F	F
Merlo Ricardo Antonio	M	M	M	M	M
Messina Alfredo	F	F	C	F	F
Messina Assunta Carmela	F	F	C	F	F
Mininno Cataldo	M	M	M	M	M
Minuto Anna Carmela	M	M	M	M	M
Mirabelli Franco	F	F	C	F	F
Misiani Antonio					
Modena Fiammetta	F	F	C	F	F
Moles Rocco Giuseppe	M	M	M	M	M

322ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Aprile 2021

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Mollame Francesco	M	M	M	M	M
Montani Enrico	F	F	C	F	F
Montevocchi Michela	F	F	C	F	A
Monti Mario	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	F	F	C	F	F
Morra Nicola	F	F	C	F	
Nannicini Tommaso	M	M	M	M	M
Napolitano Giorgio	M	M	M	M	M
Nastri Gaetano	F	F	C	F	A
Naturale Gisella	F	F	C	F	F
Nencini Riccardo	F	F	C	F	
Nisini Tiziana	M	M	M	M	M
Nocerino Simona Nunzia					
Nugnes Paola					
Ortis Fabrizio					
Ostellari Andrea	F	F	C	F	
Pacifico Marinella					
Pagano Nazario	F	F	C	F	F
Papatheu Urania Giulia Rosina	F	F	C	F	F
Paragone Gianluigi	A	A	C	A	A
Parente Annamaria	F	F	C	F	F
Paroli Adriano					
Parrini Dario	F	F	C	F	F
Patuanelli Stefano	M	M	M	M	M
Pavanelli Emma	F	F	C	F	F
Pazzaglini Giuliano	F	F	C	F	
Pellegrini Eman.	F	F	C	F	F
Pellegrini Marco	F	F	C	F	F
Pepe Pasquale	F	F	C	F	F
Pergreffi Simona	F	F	C	F	F
Perilli Gianluca	F	F	C	F	F
Perosino Marco	M	M	M	M	M
Pesco Daniele	F	F	C	F	F
Petrenga Giovanna					
Petrocelli Vito Rosario	M	M	M	M	M
Pianasso Cesare	F	F	C	F	F
Piano Renzo					
Piarulli Angela Anna Bruna	M	M	M	M	M
Pichetto Fratin Gilberto	M	M	M	M	M
Pillon Simone	F	F	C	F	
Pinotti Roberta	F	F	C	F	F
Pirovano Daisy	F	F	C	F	F
Pirro Elisa	F	F	C	F	
Pisani Giuseppe	F	F	C		F
Pisani Pietro	F	F	C	F	F
Pittella Giovanni Saverio	F	F	C	F	F
Pittoni Mario	F	F	C	F	F
Pizzol Nadia	F	F	C	F	F
Presutto Vincenzo	F	F	C	F	F
Pucciarelli Stefania	M	M	M	M	M
Puglia Sergio			C	F	F
Quagliariello Gaetano	F	F	C	F	F
Quarto Ruggiero	F	F	C	F	F

322ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Aprile 2021

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuato (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Rampi Roberto	F	F	C	F	F
Rauti Isabella	F	F	C	F	A
Renzi Matteo					
Riccardi Alessandra	F	F	C	F	F
Ricciardi Sabrina	F	F	C	F	F
Richetti Matteo					
Ripamonti Paolo	F	F	C	F	
Rivolta Erica	F	F	C	F	F
Rizzotti Maria	F	F	C	F	F
Rojc Tatjana	M	M	M	M	M
Romagnoli Sergio	F	F	C	F	F
Romani Paolo	F	F	C	F	F
Romano Iunio Valerio	F	F	C	F	F
Romeo Massimiliano	F	F	C	F	F
Ronzulli Licia	M	M	M	M	M
Rossi Mariarosaria	F	F	C	F	F
Rossomando Anna	M	M	M	M	M
Rubbia Carlo					
Rufa Gianfranco	F	F	C	F	F
Ruotolo Alessandro	F	F	F	F	F
Ruspanini Massimo	F	F	C	F	A
Russo Loredana	F	F	C	F	F
Saccone Antonio	F	F	C	F	F
Salvini Matteo	F	F	C	F	
Santangelo Vincenzo	F	F	C	F	F
Santillo Agostino	F	F	C	F	F
Saponara Maria	F	F	C	F	F
Saviane Paolo	F	F	C	F	F
Sbrana Rosellina	F	F	C	F	F
Sbrollini Daniela	F	F	C	F	F
Schifani Renato	F	F	C	F	F
Sciascia Salvatore	M	M	M	M	M
Segre Liliana	M	M	M	M	M
Serafini Giancarlo	M	M	M	M	M
Siclari Marco					
Sileri Pierpaolo	M	M	M	M	M
Siri Armando	F	F	C	F	
Stabile Laura	F	F	C	F	F
Stefani Erika	M	M	M	M	M
Stefano Dario	F	F	C	F	F
Steger Dieter	F	F	C	F	F
Sudano Valeria Carmela Maria	M	M	M	M	M
Taricco Giacomino	F	F	C	F	F
Taverna Paola	P	P	P	P	P
Testor Elena	F	F	C	F	F
Tiraboschi Maria Virginia	F	F	C	F	F
Toffanin Roberta	F	F	C	F	
Toninelli Danilo	F	F	C	F	F
Tosato Paolo	M	M	M	M	M
Totaro Achille	F	F	C	F	A
Trentacoste Fabrizio	F	F	C	F	
Turco Mario					
Unterberger Juliane	F	F	C	F	F

322ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Aprile 2021

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (N)=Presente non Votante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante					
<b>Nominativo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Urraro Francesco	F	F	C	F	F
Urso Adolfo	F	F	C	F	A
Vaccaro Sergio	F	F	C	F	F
Valente Valeria					
Vallardi Gianpaolo	F	F	C	F	F
Vanin Orietta	F	F	C	F	A
Vattuone Vito	F	F	C	F	F
Verducci Francesco	M	M	M	M	M
Vescovi Manuel	M	M	M	M	M
Vitali Luigi	F	F	C	F	F
Vono Gelsomina	F	F	C	F	F
Zaffini Francesco	F	F	C	F	A
Zanda Luigi Enrico	F	F	C	F	F
Zuliani Cristiano	F	F	C	F	F

## **SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA**

Nel corso della seduta sono pervenute al banco della Presidenza le seguenti comunicazioni:

DISEGNO DI LEGGE N. 2168:

sulla votazione finale, i senatori Trentacoste e Garavini avrebbero voluto esprimere un voto favorevole.

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Accoto, Alderisi, Auddino, Barachini, Battistoni, Bellanova, Bini, Bongiorno, Borgonzoni, Bossi Umberto, Botto, Campagna, Cario, Cattaneo, Centinaio, Cerno, Cirinnà, De Poli, Dessì, Di Marzio, Fazzone, Florida, Galliani, Gallone, Garavini, Giacobbe, Grimani, Iori, Iwobi, Malan, Mangialavori, Marin, Merlo, Messina Assunta Carmela, Mininno, Minuto, Moles, Mollame, Monti, Morra, Nannicini, Napolitano, Nisini, Perosino, Petrocelli, Pichetto Fratin, Pucciarelli, Rojc, Ronzulli, Rosso-mando, Sciascia, Segre, Serafini, Sileri, Sudano, Tosato e Verducci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Piarulli e Vescovi, per attività della Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità "Il Forteto".

Sono considerati in missione, ai sensi dell'art. 108, comma 2, primo periodo, del Regolamento, i senatori: Biti e Endrizzi.

### **Gruppi parlamentari, variazioni nella composizione e denominazione di componente**

La Presidente del Gruppo Misto ha comunicato che la componente Liberi e Uguali cambia la propria denominazione in "Liberi e Uguali-Ecosolidali".

Alla suddetta componente aderiscono i senatori Loredana De Petris, Vasco Errani, Francesco Laforgia, Pietro Grasso, Sandro Ruotolo e Maurizio Buccarella.

### **Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività connesse alle comunità di tipo familiare che accolgono minori, composizione**

Il Presidente del Senato ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività connesse alle comunità di tipo familiare che accolgono minori, di cui alla legge 29 luglio 2020, n. 107, i senatori Alberto Balboni, Paola Binetti, Paola Boldrini, Elena Botto, Nunzia Catalfo,

Lello Ciampolillo, Stefano Collina, Sonia Fregolent, Barbara Guidolin, Alessandra Lonardo, Lucio Malan, Cataldo Mininno, Simona Nunzia Nocerino, Emma Pavanelli, Emanuele Pellegrini, Simone Pillon, Maria Rizzotti, Maria Saponara, Daniela Sbröllini e Julia Unterberger.

Il Presidente della Camera dei deputati ha chiamato a far parte della medesima Commissione i deputati Stefania Ascari, Massimo Enrico Baroni, Alessandro Battilocchio, Maria Teresa Bellucci, Marina Berlinghieri, Carla Cantone, Angela Colmellere, Rina De Lorenzo, Celeste D'Arrando, Benedetta Fiorini, Veronica Giannone, Rosa Menga, Silvana Nappi, Lisa Noja, Luca Rizzo Nervo, Leonardo Tarantino, Elisa Tripodi, Francesca Troiano, Simona Vietina e Francesco Zicchieri.

### **Disegni di legge, assegnazione**

#### *In sede redigente*

##### *1ª Commissione permanente Affari Costituzionali*

sen. Ferrara Gianluca, Sen. Mantovani Maria Laura  
Modifica all'articolo 3 della legge 31 ottobre 1965, n. 1261, in materia di determinazione dell'indennità spettante ai membri del Parlamento (2161)  
previ pareri delle Commissioni 5ª (Bilancio)  
(assegnato in data 29/04/2021);

##### *2ª Commissione permanente Giustizia*

sen. Romano Iunio Valerio  
Istituzione della qualifica di dirigente superiore nell'ambito della carriera dirigenziale penitenziaria (2149)  
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale)  
(assegnato in data 29/04/2021);

##### *4ª Commissione permanente Difesa*

sen. Rauti Isabella ed altri  
Misure per la tutela dei liberi professionisti e amministratori di società richiamati temporaneamente in servizio in qualità di ufficiali di complemento delle Forze armate (2159)  
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio)  
(assegnato in data 29/04/2021);

##### *8ª Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni*

sen. D'Arienzo Vincenzo ed altri  
Misure per la riduzione del disagio abitativo di individui e nuclei familiari svantaggiati (2107)  
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali), Commissione parlamentare questioni regionali  
(assegnato in data 29/04/2021);



*10ª Commissione permanente Industria, commercio, turismo*

sen. Croatti Marco

Disciplina della professione di guida turistica (2087)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 5ª (Bilancio), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 14ª (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 29/04/2021);

*12ª Commissione permanente Igiene e sanità*

sen. Ferrazzi Andrea ed altri

Disposizioni in favore degli orfani delle vittime della pandemia da COVID-19 (2150)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 7ª (Istruzione pubblica, beni culturali), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 29/04/2021).

**Disegni di legge, annuncio di presentazione**

Senatori Donno Daniela, Di Girolamo Gabriella, Puglia Sergio, Trentacoste Fabrizio, Pavanelli Emma, Endrizzi Giovanni, Pirro Elisa, Vanin Orietta, Lanzi Gabriele, Mautone Raffaele, Romano Iunio Valerio, Quarto Ruggiero  
Modifiche al codice penale in materia di reato di nudo falsificato (2192)  
(presentato in data 29/04/2021);

senatori Romeo Massimiliano, Bernini Anna Maria, De Poli Antonio, Romani Paolo  
Istituzione di una Commissione bicamerale di inchiesta sul piano pandemico in Italia (2193)  
(presentato in data 28/04/2021);

senatori Faraone Davide, Bonifazi Francesco, Carbone Vincenzo, Conzatti Donatella, Cucca Giuseppe Luigi Salvatore, Garavini Laura, Ginetti Nadia, Grimani Leonardo, Magorno Ernesto, Marino Mauro Maria, Nencini Riccardo, Parente Annamaria, Renzi Matteo, Sbröllini Daniela, Sudano Valeria, Vono Gelsomina  
Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla diffusione dell'epidemia di COVID-19, la gestione dell'emergenza pandemica, nonché sulle misure adottate per prevenire e contrastare la diffusione del virus e le conseguenze derivanti al Sistema Sanitario Nazionale (2194)  
(presentato in data 28/04/2021).

**Consigli regionali e delle province autonome, trasmissione di voti**

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, in data 26 aprile 2021, ha trasmesso un voto approvato dalla Regione Trentino-Alto Adige, affinché il

Parlamento e il Governo italiano si impegnino ad adeguare i diritti politici sul *referendum* alle osservazioni del Comitato dei diritti umani dell'ONU.

Il predetto voto è deferito, ai sensi dell'articolo 138, comma 1, del Regolamento, alla 1ª e alla 3ª Commissione permanente, nonché alla Commissione straordinaria diritti umani (n. 56).

### **Parlamento europeo, trasmissione di documenti. Deferimento**

Il Vice Segretario generale del Parlamento europeo, con lettera in data 22 aprile 2021, ha inviato il testo di 17 risoluzioni, approvate dal Parlamento stesso nel corso della tornata dall'8 all'11 marzo 2021, deferite, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alle sotto indicate Commissioni competenti per materia:

risoluzione definita in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il programma InvestEU e che modifica il regolamento (UE) 2015/1017, alla 5ª, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 826);

risoluzione definita in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un programma d'azione dell'Unione in materia di salute per il periodo 2021-2027 ("programma UE per la salute") (EU4Health) e che abroga il regolamento (UE) n. 282/2014, alla 12ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 827);

risoluzione sulla posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il programma Dogana per la cooperazione nel settore doganale e abroga il regolamento (UE) n. 1294/2013, alla 6ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 828);

risoluzione sulla proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2011/16/UE relativa alla cooperazione amministrativa nel settore fiscale, alla 6ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 829);

risoluzione definita in prima lettura in vista dell'adozione della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione 2008/971/CE del Consiglio per quanto riguarda l'equivalenza dei materiali forestali di moltiplicazione prodotti nel Regno Unito, alla 3ª, alla 9ª, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 830);

risoluzione definita in prima lettura in vista dell'adozione della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica le decisioni 2003/17/CE e 2005/834/CE del Consiglio per quanto riguarda l'equivalenza delle ispezioni in campo e l'equivalenza dei controlli delle selezioni conservatrici delle specie di piante agricole effettuati nel Regno Unito, alla 3ª, alla 9ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 831);

risoluzione sulle raccomandazioni alla Commissione concernenti la dovuta diligenza e la responsabilità delle imprese, alla 10ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 832);

risoluzione sull'applicazione della direttiva 2000/78/CE del Consiglio che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di

occupazione e di condizioni di lavoro alla luce della UNCRPD, alla 11ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 833);

risoluzione sul regolamento di esecuzione (UE) 2021/52 della Commissione del 22 gennaio 2021 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 540/2011 per quanto riguarda la proroga dei periodi di approvazione delle sostanze attive benfluralin, dimossistrobina, fluazinam, flutolanil, mecoprop-P, mepiquat, metiram, oxamyl e pyraclostrobin, alla 9ª, alla 12ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 834);

risoluzione sul progetto di decisione di esecuzione della Commissione che autorizza l'immissione in commercio di prodotti contenenti, costituiti da od ottenuti a partire da cotone geneticamente modificato GBH614 x T304-40 x GHB119 a norma del regolamento (CE) n. 1829/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla 9ª, alla 12ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 835);

risoluzione sul progetto di decisione di esecuzione della Commissione che autorizza l'immissione in commercio di prodotti contenenti, costituiti od ottenuti a partire da granturco geneticamente modificato MZIR098 (SYN-00098-3), a norma del regolamento (CE) n. 1829/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, alla 9ª, alla 12ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 836);

risoluzione sulla relazione annuale concernente le attività del Mediatore europeo nel 2019, trasmessa unitamente alla relazione della commissione per le petizioni, ai parlamenti nazionali degli Stati membri, alla 1ª e alla 14ª Commissione permanente (*Doc. XII*, n. 837);

risoluzione sulla situazione dei diritti umani nel Regno del Bahrein, in particolare i casi dei detenuti condannati alla pena capitale e dei difensori dei diritti umani, alla 1ª, alla 2ª, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente, nonché alla Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani (*Doc. XII*, n. 838);

risoluzione sui processi di massa contro l'opposizione e la società civile in Cambogia, alla 1ª, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente, nonché alla Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani (*Doc. XII*, n. 839);

risoluzione sul conflitto in Siria - 10 anni dopo la rivolta, alla 1ª, alla 3ª e alla 14ª Commissione permanente, nonché alla Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani (*Doc. XII*, n. 840);

risoluzione sulla proclamazione dell'Unione europea come zona di libertà per le persone LGBTIQ, alla 1ª, alla 2ª e alla 14ª Commissione permanente, nonché alla Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani (*Doc. XII*, n. 841);

risoluzione sui diritti dei minori alla luce della strategia dell'Unione europea sui diritti dei minori, alla 1ª, alla 2ª e alla 14ª Commissione permanente, nonché alla Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani (*Doc. XII*, n. 842).

### **Commissione europea, trasmissione di progetti di atti legislativi dell'Unione europea. Deferimento**

La Commissione europea ha trasmesso, in data 28 aprile 2021, per l'acquisizione del parere motivato previsto dal Protocollo (n. 2) sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea e al Trattato sul funzionamento dell'Unione europea:

la proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 2006/112/CE per quanto riguarda le esenzioni applicabili alle importazioni e a talune cessioni e prestazioni in relazione a misure dell'Unione di interesse pubblico (COM(2021) 181 definitivo). Ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento, l'atto è deferito alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; la scadenza del termine di otto settimane previsto dall'articolo 6 del predetto Protocollo è fissata al 23 giugno 2021. L'atto è altresì deferito, per i profili di merito, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, alla 6<sup>a</sup> Commissione permanente, con il parere della Commissione 14<sup>a</sup>.

### **Petizioni, annuncio**

Sono state presentate le seguenti petizioni deferite, ai sensi dell'articolo 140 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni permanenti, competenti per materia.

La signora Irene Menchetti da Arezzo e il signor Riccardo Germiniasi da Terricciola (Pisa) chiedono modifiche all'articolo 10 del decreto-legge 1<sup>o</sup> aprile 2021, n. 44, recante "Misure per lo svolgimento delle procedure per i concorsi pubblici" e, in particolare, l'abrogazione del comma 1, lettera c), relativo alla valutazione dei titoli legalmente riconosciuti ai fini dell'ammissione alle successive fasi concorsuali (Petizione n. 807, assegnata alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente);

la signora Delia Angela De Leo, Responsabile legale nazionale dell'Associazione sindacale Cobas pt-CUB-USB, chiede l'esenzione dal pagamento del contributo unificato per i lavoratori che accedono al processo del lavoro, in ogni grado; chiede altresì che nessuna spesa possa essere addebitata al lavoratore che soccombe in un procedimento giudiziario in tema di lavoro, in qualsiasi grado di giudizio (Petizione n. 808, assegnata alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente);

il signor Massimiliano Bertazzo da Genova ed altri cittadini chiedono che venga estesa agli avvocati la possibilità di notificare in proprio anche gli atti esecutivi (Petizione n. 809, assegnata alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente);

il signor Antonio Pitzeri da Guspini (Sud Sardegna) chiede l'istituzione di una Commissione nazionale indipendente sui diritti umani così come previsto dalla risoluzione n. 48/134 adottata dall'Assemblea Generale

dell'ONU il 20 dicembre 1993 (Petizione n. 810, assegnata alla Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani);

il signor Raffaele Mancuso da Porto Empedocle (Agrigento) chiede l'estensione anche ai Pubblici ministeri delle cause di ricusazione e astensione del giudice di cui all'articolo 37 del codice di procedura penale (Petizione n. 811, assegnata alla 2ª Commissione permanente);

il signor Renato Iannuzzi da Rende (Cosenza) chiede modifiche all'articolo 3, comma 123, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, in materia di diritto al collocamento obbligatorio di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 23 novembre 1998, n. 407, e successive modificazioni (Petizione n. 812, assegnata alla 11ª Commissione permanente);

il signor Maurizio Recca da Vittoria (Ragusa) chiede disposizioni in merito alla possibilità di richiesta di verifiche, terze e neutrali, di misurazione dei contatori elettrici installati presso le private abitazioni (Petizione n. 813, assegnata alla 10ª Commissione permanente);

il signor Maurizio Scazzari, Presidente dell'Associazione Difesa Scuola, chiede disposizioni a tutela dei docenti appartenenti alla classe di concorso A066 (Petizione n. 814, assegnata alla 7ª Commissione permanente);

la signora Mariella Cappai da Monserrato (Cagliari) chiede:

- l'istituzione della "Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività connesse alle comunità di tipo familiare che accolgono minori. Disposizioni in materia di diritto del minore ad una famiglia" così come previsto dalla legge 29 luglio 2020, n. 107 (Petizione n. 815, assegnata alle Commissioni permanenti riunite 1ª e 2ª);

- che non vengano approvati disegni di legge in materia di contrasto all'omofobia e transfobia (Petizione n. 816, assegnata alla 2ª Commissione permanente);

il signor Alessandro Pachera da Verona chiede l'abrogazione della figura del giudice onorario di cui all'articolo 106 della Costituzione (Petizione n. 817, assegnata alla 1ª Commissione permanente);

il signor Davide Padovan da Vicenza e numerosissimi altri cittadini chiedono che sia consentita, in condizioni di sicurezza, la riapertura immediata dei parchi tematici italiani (Petizione n. 818, assegnata alla 7ª Commissione permanente);

il Comitato per gli Immigrati e contro ogni forma di discriminazione e numerosissimi altri cittadini chiedono disposizioni legislative urgenti in materia di contrasto dell'omofobia, bifobia e transfobia (Petizione n. 819, assegnata alla 2ª Commissione permanente);

il signor Carlo De Lucia da Bari chiede disposizioni legislative volte a prevedere l'erogazione del c.d. "reddito universale a vita" a tutti i cittadini e ai residenti in Italia da almeno 10 anni (Petizione n. 820, assegnata alla 11ª Commissione permanente).

### **Risposte scritte ad interrogazioni**

(Pervenute dal 23 al 29 aprile 2021)

## SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 103

AIMI: sulla situazione della comunità ebraica in Cina (4-04907) (risp. DELLA VEDOVA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*)

GARAVINI: sulle modalità di erogazione dei *voucher* per l'internazionalizzazione rivolti alle micro e piccole imprese manifatturiere (4-04956) (risp. DI STEFANO, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*)

MODENA: sulla fornitura di nuovi convogli ferroviari per Trenitalia nella Regione Umbria (4-03659) (risp. GIOVANNINI, *ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*)

### Mozioni

DI PIAZZA, D'ALFONSO, STEGER, CATALFO, CRIMI, FENU, GIROTTO, MARINELLO - Il Senato,

premesso che:

negli ultimi anni i piani d'azione in tema di finanza si sono concentrati sull'impatto e sulla sostenibilità, ponendo come obiettivo la svolta *green*;

a tal proposito gli strumenti finanziari indicati *ad hoc* sono stati, nello specifico, i *green bond*, i *social bond*, i *social impact bond* e i *sustainability bond*;

considerato che:

la pandemia ha determinato un alto grado di incertezza sulle questioni che riguardano il futuro di territori e comunità;

osservando le emissioni e gli andamenti di *bond* per il 2019 e per il 2020, appare evidente che ci sia stata una impennata nel mercato dei *social bond*;

questi ultimi sono cresciuti in modo esponenziale nell'ultimo anno proprio come strumenti atti ad alleviare i devastanti impatti socio economici della pandemia in atto, ed hanno registrato un volume di emissioni superiore di sette volte nel 2020 rispetto all'anno precedente (147,7 miliardi di dollari, secondo i dati di "Bloomberg New Energy Finance");

l'emergenza sanitaria ha incrementato diseguaglianze sociali e povertà e si è dunque ritenuto da parte del sistema finanziario di rivolgere l'attenzione sull'emissione di *social bond* come strumenti necessari per azioni di giustizia ed inclusione sociale, che colmassero, in tutto o in parte, le sofferenze della pandemia;

valutato che:

in Italia sia le PMI, parte principale del nostro tessuto economico, che i cittadini, lavoratori e famiglie, hanno subito gravi conseguenze ed hanno urgente bisogno di misure e strumenti non più emergenziali, ma strutturali, che salvaguardino la giustizia sociale;

le aumentate fragilità derivano dalle carenze del sistema sanitario, dalla crisi del mercato del lavoro e dalla sofferenza del tessuto economico, che hanno finito con il discriminare ancor di più i poveri, le minoranze e le donne;

l'attenzione va, dunque, posta sull'emissione di *social bond* sovrani, emessi cioè dai governi, che ne fanno strumento di politica di inclusione e di garanzia dei diritti imprescindibili di ciascuna persona;

attraverso un approccio di medio e lungo periodo, i *social bond* sono in grado di dare la possibilità agli investitori di intervenire nel mercato per sostenerne lo sviluppo, trarre vantaggio dalla sua crescita futura e soddisfare le crescenti esigenze di finanziamento dei progetti sociali, costituendo uno strumento efficace non solo nel breve periodo;

preso atto che:

l'indirizzo è stato chiaro anche da parte dell'Unione europea, che nel 2020 ha emesso *social bond* per un valore di circa 40 miliardi di euro, accolti favorevolmente dagli investitori;

lo strumento "Sure", infatti, è stato dedicato a sostenere i programmi di protezione dell'occupazione degli Stati membri;

tale raccolta sui mercati finanziari internazionali ha permesso assistenza finanziaria agli Stati membri a condizioni più favorevoli, con prestiti che a dicembre 2020 erano stati erogati a 18 Paesi per 40 miliardi di euro;

già ad ottobre 2019, prima della pandemia, Mediocredito Centrale (MCC) ha emesso il suo primo *social bond* destinato a supportare le imprese italiane localizzate in aree svantaggiate, così come definito dai criteri stabiliti all'interno del "Social Bond Framework" (il "Framework") e in coerenza con i "Social Bond Principles 2018" emessi dall'International Capital Market Association (ICMA);

con tale emissione l'obiettivo di MCC è stato quello di promuovere il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile fissati dalle Nazioni Unite (UN SDGs), in particolare dell'obiettivo numero 8, che mira a: incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva e un lavoro dignitoso per tutti; raggiungere livelli più elevati di produttività attraverso diversificazione, aggiornamento tecnologico e innovazione; promuovere politiche che supportino le attività produttive, l'imprenditorialità, la creatività; favorire la formalizzazione e la crescita delle micro, piccole e medie imprese; ridurre la percentuale di giovani disoccupati che non seguono un corso di studi o che non seguono corsi di formazione;

i proventi dell'emissione sono stati destinati al finanziamento di imprese italiane localizzate nelle aree economicamente meno sviluppate del Paese e di imprese che, pur non avendo sede nel Mezzogiorno, contribuiscono a sviluppare iniziative imprenditoriali o a creare occupazione nel Mezzogiorno;

i fondi raccolti sono stati interamente allocati a 316 finanziamenti, 306 dei quali erogati a imprese con sede nel sud Italia o che supportano positivamente le attività economiche del Mezzogiorno;

nel 2020, allo stesso modo, governi, agenzie sovranazionali e istituzioni finanziarie hanno fatto ricorso all'emissione di *social bond* per finanziare interventi sui comparti più colpiti dall'emergenza COVID-19;

nell'aprile 2020, Cassa Depositi e Prestiti era tempestivamente intervenuta lanciando il COVID-19 *response bond*, un'obbligazione per supportare il piano straordinario a favore delle imprese e degli enti territoriali. L'emissione, in formato *dual tranche* a 3 e a 7 anni, ha un ammontare complessivo pari a 1 miliardo di euro. La prima *tranche*, dal valore di 500 milioni di euro, ha una durata di 3 anni (aprile 2023) e una cedola annua lorda pari a 1,500 per cento. La seconda *tranche* ha un valore di 500 milioni di euro, durata 7 anni (aprile 2027) e una cedola annua lorda pari a 2,000 per cento. I fondi raccolti con l'emissione saranno, dunque, destinati al finanziamento di iniziative sia di breve termine, per fronteggiare l'emergenza contingente, sia di lungo termine in linea con la missione di CDP, al sostegno della successiva ripresa economica attraverso investimenti di medio-lungo periodo;

fra gli interventi rientrano la facilitazione dell'accesso al credito, sia in forma diretta che indiretta per il tramite del sistema bancario, per le piccole e medie imprese italiane e il supporto agli enti territoriali per il rafforzamento, ad esempio, del sistema sanitario locale;

il 14 settembre 2020, Cassa Depositi e Prestiti ha inoltre lanciato sul mercato dei capitali un nuovo *social bond*, dedicato alle imprese italiane che investono in ricerca, sviluppo e innovazione e a quelle duramente colpite dall'emergenza COVID-19, con l'obiettivo di sostenerne la crescita futura e l'occupazione. L'emissione, destinata ad investitori istituzionali, ha un ammontare complessivo pari a 750 milioni di euro con scadenza a 8 anni. Il nuovo "CDP Social Bond 2020", emesso ai sensi del "Debt Issuance Programme" (DIP), il programma di emissioni a medio-lungo termine di CDP dell'ammontare di 15 miliardi di euro, ha un valore nominale pari a 750 milioni di euro, a tasso fisso, non subordinato, non assistito da garanzie e ha una cedola annua lorda pari all'1 per cento;

tra il 2017 e il 2020, Cassa Depositi e Prestiti ha effettuato 6 emissioni sostenibili per un valore complessivo di oltre 4 miliardi di euro, accreditandosi come uno dei principali emittenti *social* sul mercato europeo;

tenuto conto, inoltre, che:



L'Italia, per vocazione, si era già distinta in nuovi paradigmi di finanza etica, come nel caso della legge sul microcredito (decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 141). Era stata, infatti, il primo Stato europeo a dotarsi di un ente pubblico per la micro finanza e la lotta alla povertà;

l'attenzione va posta sul ruolo, più in generale, dell'economia sociale, di cui il COVID-19 ha messo in luce il grande contributo al benessere della popolazione, dimostrandosi una parte fondamentale della rete di protezione europea e quindi un pilastro del panorama socio economico dell'Europa;

in tali condizioni si è determinata la consapevolezza, da parte dei Governi, che mai come oggi siano necessarie azioni concrete per salvaguardare le imprese sociali e le organizzazioni che stanno subendo le conseguenze negative della pandemia, ripensando al supporto finanziario e alle modalità di investimento, in modo che anche gli attori dell'economia sociale ne possano beneficiare a pieno;

occorre riconsiderare ancora una volta le esigenze del pianeta e di ciascuna persona, in una visione che coniughi ecologia ed economia, sostenibilità e finanza,

impegna il Governo:

1) a strutturare, a fianco delle emissioni di *green bond* già programmate per il 2021, un consistente piano d'azione incentrato sull'emissione di *social bond* sovrani proprio per la loro caratteristica di obbligazioni destinate ad azioni per una *welfare society*, collocabili attraverso offerta pubblica di sottoscrizione destinata al pubblico indistinto degli investitori;

2) a porre in essere tutte le misure necessarie al fine di garantire che l'emissione di *social bond* sovrani avvenga nel rispetto di regole attente e stringenti sui parametri da osservare contro i rischi della finanza speculativa e del *social washing*, rendendo i *social bond* sovrani strumento trasparente e credibile che orienterà l'agire dell'Italia nel segno dei bisogni di ciascun cittadino e dell'inclusione sociale;

3) a tracciare un "Social Bond Framework" sulla base del "Green Bond Framework", emesso dal Ministero dell'economia e delle finanze nel febbraio 2021, nell'ambito del progetto "Sustainable Finance and Investments for the Transition to a Green Economy";

4) a definire in modo puntuale ed efficace le modalità operative dei nuovi *bond* affinché siano identificati sempre con chiarezza, sia la destinazione dei proventi che la selezione dei progetti, che dovranno rientrare in un elenco specifico di categorie, e venga garantita la massima trasparenza nella comunicazione e nel *reporting*, per mantenere aggiornati gli investitori sull'avanzamento dei progetti finanziati;

5) a valutare l'opportunità di intervenire in sede legislativa al fine di garantire che la finalizzazione di queste emissioni concorra alla patrimonializzazione delle PMI dell'economia sociale e del terzo settore;

6) a rafforzare e consolidare le azioni in tema di finanza etica e sostenibile, con interventi legislativi e fiscali;

7) ad imprimere un'accelerazione alla trasformazione di paradigmi economici che hanno come obiettivo la massimizzazione dei ritorni sugli investimenti, per determinare piani di lungo periodo che, contrastando ogni forma di speculazione, realizzino una reale sostenibilità per ciascun cittadino e per l'ambiente;

8) ad attivarsi, nelle opportune sedi, per la promozione, lo sviluppo ed il supporto dell'impresa sociale, dell'impresa di comunità e per la crescita di un'economia sociale di mercato forte e dinamica nella competizione globale, anche per dar seguito alla regolamentazione UE inquadrata nella "Social Business Initiative" (SBI).

(1-00348)

### **Interrogazioni**

CORRADO, MORRA, GRANATO, ANGRISANI, LANNUTTI, LEZZI - *Al Ministro della cultura.* -

(3-02479) (Già 4-05333)

CORRADO, MORRA, GRANATO, ANGRISANI, LANNUTTI, BUCCARELLA, GIANNUZZI - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico e della transizione ecologica.* -

(3-02480) (Già 4-05334)

### *Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento*

RUOTOLO, DE PETRIS, ERRANI, LAFORGIA, BRESSA - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

ogni anno, da anni, a Dongo, sul lago di Como, in prossimità dell'anniversario della Liberazione e del giorno della fucilazione di Mussolini, in località Giulino di Mezzegra, si radunano in forma organizzata centinaia di militanti dell'estrema destra, in divisa di camicie nere, per commemorare con riti e cortei l'esecuzione del Duce e dei gerarchi;

questa manifestazione si svolge a Dongo e a Giulino di Mezzegra, proprio in quanto luoghi simbolo del Fascismo. I comportamenti dei partecipanti, spesso in divisa squadrista, hanno sempre espresso senza equivoci la volontà di propaganda del fascismo;

la locale sezione dell'ANPI si è appellata alla società civile, al mondo della cultura, alle altre associazioni democratiche, affinché il raduno del 2 maggio non venga autorizzato. Anche la segreteria nazionale dell'ANPI si è associata a questo appello, chiedendo alle autorità competenti di intervenire per negare l'autorizzazione alla manifestazione di estrema destra, prevista per il 2 maggio a Dongo;

considerato, inoltre, che:

da diversi anni l'Italia sta conoscendo un riemergere di movimenti di ispirazione fascista, inquietante e intollerabile per la Repubblica;

l'apologia del fascismo, nell'ordinamento giuridico italiano, è un reato previsto dall'art. 4 della cosiddetta legge Scelba (legge n. 645 del 1952), attuativa della XII disposizione transitoria e finale della Costituzione;

lo scioglimento dei partiti che si ispirano al fascismo è previsto dalla citata legge n. 645 del 1952, e che le diverse sigle operanti in Italia, siano senz'altro organizzazioni apologetiche del fascismo e del nazismo, è stabilito da una pronuncia definitiva della Corte di cassazione (sezione V penale, 8 gennaio 2010, sentenza n. 19449);

iniziative promosse da organizzazioni neofasciste e neonaziste, oltre ad offendere la coscienza civile e democratica dell'Italia, la memoria comune e i valori fondamentali della Costituzione, rappresentano fattore di grave turbamento per l'ordine pubblico in tutto il Paese, già scosso dalla grave pandemia in atto e dalla conseguente crisi economica e sociale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dell'iniziativa, documentata da diversi organi di stampa e se intenda assumere iniziative in merito;

quali iniziative urgenti e incisive intenda assumere per contrastare efficacemente la diffusione di idee violente e razziste da parte dei gruppi neofascisti e neonazisti.

(3-02481)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

VANIN, FERRARA, CROATTI, PRESUTTO, TRENTACOSTE, GIROTTO, PAVANELLI - *Ai Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, della transizione ecologica e della salute.* - Premesso che:

la tangenziale di Mestre (Venezia), che comprende il tratto stradale classificato come autostrada A 57, è affidata in gestione da parte di ANAS alle concessionarie CAV, per i due terzi dal casello di Villabona all'uscita per il Terraglio, e Autovie Venete S.p.A., per il restante tratto;

nel 2012 è stato pubblicato lo studio epidemiologico condotto tra il 2002 e il 2009 da Università degli Studi di Padova e Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto (ARPAV), su incarico del Comune di Venezia, per misurare le ricadute sulla salute dell'inquinamento da traffico e da rumore riconducibili alla tangenziale di Mestre;

tale indagine ha rilevato un incremento del 10 per cento di cardiopatie ischemiche e di bronchite cronica sulla media cittadina tra i circa 5.000 abitanti nei pressi della tangenziale: questi dati corrispondono a 300 malati in eccesso;

le centraline ARPAV continuano a restituire dati allarmanti sulla qualità dell'aria della zona;

nel maggio del 2018 il Co.c.i.t., Comitato che dal 2002 combatte per contrastare l'emergenza ambientale e sanitaria, che affligge le popolazioni residenti in prossimità della tangenziale, nonché l'inattività di tutte le amministrazioni coinvolte, ha presentato presso la competente Procura della Repubblica un esposto per l'ipotesi di delitto ambientale colposo e disastro innominato;

considerato che:

è necessario e doveroso riavviare e riaggiornare la ricerca epidemiologica, dato che l'apertura del cosiddetto "Passante di Mestre" nel 2008 ha ridotto solo in parte il traffico nella tangenziale, mentre, secondo i dati comunicati da CAV, circolano attualmente in media 90.000 mezzi al giorno; complessivamente, quindi, le attuali condizioni di traffico dell'infrastruttura sono tali da non poter escludere che la popolazione sia ancora esposta ad un eccesso di rischio;

le attuali barriere sono vetuste, non mantenute da anni da parte dei concessionari e quindi non più adeguate a svolgere gli effetti mitigatori ambientali sperati;

nessuna politica ambientale concreta è stata avviata dai concessionari: in particolare non è stata avviata o completata la cosiddetta "Tangenziale Verde", ossia l'opera compensativa prevista in fase di progettazione e finanziata con risorse pubbliche;

vi è l'urgenza di intervenire anche in ordine al controllo dei limiti di velocità al fine di contenere le emissioni nocive e l'inquinamento acustico;

rilevato che:

la tangenziale di Mestre e le opere ad essa collegate (Passante di Mestre), dato l'ingente traffico di veicoli che le interessa, necessitano di una immediata attività volta a realizzare interventi di mitigazione ambientale, nonché misure preventive per evitare il persistere del rischio sanitario;

è urgente verificare se le concessionarie che attualmente gestiscono il tratto stradale abbiano posto in essere le misure di tutela ambientale e di prevenzione della sicurezza stradale, onde scongiurare il progredire del rischio sanitario accertato con il suddetto rapporto epidemiologico;

è attualmente in fase di svolgimento una raccolta firme su una petizione indirizzata al sindaco di Venezia e al Presidente della Regione Veneto, perché le amministrazioni diano finalmente avvio alla progettazione e alla realizzazione della "Tangenziale Verde", come previsto anche dall'articolo 36 delle norme tecniche del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Venezia, che prevede espressamente l'ambito della Tangenziale Verde, al fine di perseguire come obiettivo il miglioramento e la mitigazione ambientale degli elementi infrastrutturali come la tangenziale,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto;

se nell'ambito delle rispettive competenze intendano adottare iniziative, anche di carattere normativo, al fine di trovare una soluzione alle problematiche sollevate;

se non ritengano di avviare le opportune verifiche presso i concessionari in merito ai fatti esposti, nonché chiedere di fornire puntuale riscontro rispetto alle attività poste in essere per risolvere i problemi legati all'inquinamento.

(4-05376)

VANIN, PISANI Giuseppe, CROATTI, MAUTONE, PRESUTTO, LEONE, TRENTACOSTE, DE LUCIA - *Ai Ministri della cultura e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

l'isola della Certosa è un complesso monumentale di rilevante interesse storico e ambientale di proprietà dello Stato, situato nella Laguna a nord di Venezia, che ha avuto nei secoli vari utilizzi, fra cui quelli conventuali e militari;

l'art. 15 della legge 29 novembre 1984, n. 798, recante "Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia", prevede la concessione gratuita novantennale dell'isola al Comune di Venezia, condizionando l'ente territoriale alla presentazione di un piano di recupero;

con deliberazione n. 79 del 13 luglio 2009 il Consiglio comunale di Venezia decideva di istituire il "Parco Urbano - verde pubblico" dell'isola della Certosa;

con convenzione sottoscritta in data 17 dicembre 2010, Rep. Municipale speciale n. 15798 del 13 gennaio 2011, veniva affidata la gestione dell'intera isola alla società Vento di Venezia S.r.l. per la durata di anni 50, disciplinando gli interventi finalizzati al recupero, alla gestione e alla valorizzazione del complesso immobiliare, attraverso la realizzazione e successiva manutenzione del Parco urbano;

con decreto del direttore regionale del Ministero per i beni e le attività culturali del 21 giugno 2011 è stato dichiarato l'interesse culturale dell'isola ai sensi degli artt. 10 e 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, con la seguente motivazione: "in considerazione della storia dell'isola segnalata

oggi unicamente dalla presenza dei resti di edifici che connotavano l'antico monastero e individuati nei resti dell'antico chiostro, nell'edificio denominato casa dell'ortolano e nell'edificio denominato casello delle polveri, si dichiara sussistere l'interesse storico artistico della conservazione dell'isola";

l'isola della Certosa rientra interamente nella perimetrazione della "Rete Natura 2000": ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e ZSC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia", che impongono di introdurre misure e azioni orientate alla conservazione degli *habitat* e alla riedificazione ambientale ai sensi della DGR n. 1131/2017;

con sentenza n. 550 del 26 maggio 2016 il Tribunale amministrativo regionale per il Veneto annullava la deliberazione del Consiglio comunale di Venezia n. 9 del 1° febbraio 2016, che approvava un programma di valorizzazione unitario dell'isola della Certosa con il vicino Forte di Sant'Andrea, finalizzato al trasferimento della proprietà dei due complessi monumentali al patrimonio comunale ai sensi dell'art. 5, comma 5, del decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

considerato che:

con deliberazione della Giunta comunale di Venezia n. 358 del 22 novembre 2018 viene approvato un nuovo programma di valorizzazione dell'isola, sempre finalizzato al trasferimento della proprietà al Comune di Venezia;

tale deliberazione dispone la modifica della citata convenzione sottoscritta in data 17 dicembre 2010, Rep. Municipale speciale n. 15798 del 13 gennaio 2011, con la società Vento di Venezia S.r.l., allo scopo di attribuire alla società stessa la proprietà *pro tempore* degli edifici, che saranno costruiti sul sedime demaniale fino alla scadenza della convenzione;

tale deliberazione prevede, inoltre, l'estensione della durata della convenzione sottoscritta con la società Vento di Venezia S.r.l. fino al 15 novembre 2106, integrando per modalità e durata un vero e proprio rapporto sub-concessorio con il *partner* privato;

tali modifiche venivano effettivamente apportate alla convenzione del 2010, mediante sottoscrizione di apposito *addendum* in data 23 aprile 2019, Rep. Municipale n. 131244 del 23 aprile 2019;

l'art. 952 del Codice civile attribuisce la facoltà di costituire il diritto di superficie al solo proprietario;

gli artt. 5 e 17 del decreto del Presidente della Repubblica 13 settembre 2005, n. 296, recante "Regolamento concernente i criteri e le modalità di concessione in uso e in locazione dei beni immobili appartenenti allo Stato", vieta la sub-concessione dei beni demaniali,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto;

se intendano avviare, nelle sedi di competenza, attività di vigilanza e controllo allo scopo di rilevare eventuali violazioni dell'art. 952 del Codice

civile e, se del caso, riportare alla proprietà dello Stato gli edifici, che nel frattempo sono stati costruiti sul sedime demaniale dell'isola della Certosa;

se, nei limiti delle rispettive attribuzioni, intendano attivarsi al fine di verificare possibili violazioni degli artt. 5 e 17 del decreto del Presidente della Repubblica 13 settembre 2005, n. 296, in particolare se il bene sia stato sub-concesso a soggetti terzi;

se ritengano infine avviare ogni altra indagine o verifica, nel caso anche ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 13 luglio 1998, n. 367, sull'osservanza delle prescrizioni concernenti le modalità di utilizzo del complesso monumentale.

(4-05377)

PEPE - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e per la pubblica amministrazione.* - Premesso che:

la Metapontum Agrobios S.C.AR.L. è dal 1985 impegnata in attività per lo sviluppo ed il trasferimento dell'innovazione in agricoltura e nel sistema agro-industriale, attraverso progetti di ricerca volti allo sviluppo e all'applicazione di tecnologie innovative per la protezione delle colture da *virus*, insetti, patogeni, per il miglioramento della qualità di piante di interesse agrario ed industriale e per l'ottenimento di sostanze ad alto valore aggiunto da specie vegetali da impiegare in settori industriali;

a seguito di alcune modifiche statutarie avvenute nel corso del 2011, la Metapontum Agrobios S.r.l. è divenuta società *in house providing* (unico socio è la regione Basilicata) ed ha ad oggetto l'erogazione di servizi e la realizzazione di attività innovative di ricerca (esclusivamente a favore degli Enti costituenti o partecipanti o affidanti) in ambito biotecnologico nei settori: industriale, agroalimentare, farmaceutico, chimico, elettronico, ambientale e della salute degli esseri umani ed animali;

ai sensi dell'articolo 27, commi 3 e 4, della legge regionale 4 agosto 2011, n. 17, la Giunta regionale della Basilicata ha adottato la delibera n. 1568 del 27 novembre 2012, con la quale ha ritenuto sussistenti le condizioni per la messa in liquidazione della società, avendo giudicato non sussistenti le condizioni per il rilancio della stessa;

successivamente, con delibera della Giunta regionale n. 1868 del 2012, la Regione ha disposto il trasferimento alle agenzie regionali ARPAB ed all'ALSIA del personale, delle immobilizzazioni materiali e dei progetti in corso mediante cessione di due rami d'azienda, autorizzando al contempo i legali rappresentanti di ARPAB e ALSIA alla sottoscrizione dei relativi contratti ed agli adempimenti successivi e consequenziali;

il trasferimento delle risorse strumentali è avvenuto a titolo gratuito, mentre il personale è stato assunto dall'ARPAB e dall'ALSIA con contratto di diritto privato nell'ambito del contratto collettivo di lavoro in godimento,

quello dei chimici, senza procedere alla costituzione di un rapporto di pubblico impiego con i dipendenti transitati;

tuttavia, tra ARPAB e ALSIA ci sono state differenze di trattamento tra i dipendenti, in quanto il personale transitato in ARPAB è stato inquadrato dall'INPS di Potenza nella gestione privatistica, mentre quello transitato in ALSIA è stato inquadrato dall'INPS di Matera nella gestione pubblica ex INPDAP;

peraltro, la posizione dei lavoratori è a forte rischio, in quanto la Corte dei conti ha rilevato pesanti criticità sulla capacità assunzionale della Regione per l'aumento della spesa di personale, anche a seguito del trasferimento a suo tempo operato del personale ALSIA nel ruolo unico regionale;

il 19 ottobre 2020 il vicepresidente della Giunta regionale Francesco Fanelli ha incontrato le organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL per affrontare il tema, ma nonostante i ripetuti incontri non si è giunti ad una soluzione della questione;

il posto di lavoro di oltre 50 professionisti continua pertanto ad essere incerto e fortemente a rischio, nonostante i medesimi continuino ad operare a pieno regime, svolgendo importanti funzioni di ricerca in tema di tutela ambientale presso le richiamate agenzie regionali,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano adottare al fine di risolvere le problematiche relative alla situazione contrattuale dei lavoratori richiamati in premessa, attualmente in forza presso ARPAB e ALSIA, salvaguardandone la professionalità, il posto di lavoro e la consequenziale continuità lavorativa e valorizzandone l'esperienza acquisita.

(4-05378)

ROMEO - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

nell'ultimo anno le condizioni in cui sono costretti a lavorare gli agenti della Polizia penitenziaria nel carcere di Monza sono diventate intollerabili, peggiorate con la crisi sanitaria, che ha colpito il nostro Paese e che ha inevitabilmente comportato carichi di lavoro maggiori, un aumentato livello di *stress* e un atteggiamento ancora più ostile da parte dei detenuti;

all'interno della struttura penitenziaria in questione, nell'ultimo anno si sono registrate con troppa frequenza aggressioni contro la Polizia, tanto che 14 agenti sono dovuti ricorrere a cure mediche per danni subiti dai detenuti;

gli agenti lamentano una scarsa attenzione ai loro bisogni, in primo luogo, alla loro incolumità e chiedono esemplari provvedimenti disciplinari nei confronti degli aggressori ed efficaci misure preventive tese a scongiurare il verificarsi di ulteriori episodi di violenza,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione esposta in premessa e quali misure urgenti intenda intraprendere per ripristinare una condizione di ordine e sicurezza all'interno del carcere di Monza, al fine di garantire la dovuta sicurezza sul posto di lavoro agli agenti



della Polizia penitenziaria, intervenendo in primo luogo con azioni tese a prevenire ed arginare eventuali insubordinazioni e tentativi di violenza da parte dei detenuti.

(4-05379)

DE POLI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della salute.* - Premesso che:

il provvedimento approvato dal Consiglio dei ministri che da lunedì 26 aprile 2021 ha permesso il riavvio progressivo delle attività economiche nelle zone dove la situazione sanitaria è più sotto controllo, confermando però il coprifuoco alle 22 e consentendo la ristorazione soltanto in spazi esterni, appare incomprensibile e peggiorativo rispetto a quello adottato in momenti più critici dal punto di vista sanitario;

oltre la metà dei pubblici esercizi italiani non potrà riaprire l'attività, sia perché non tutti gli esercenti hanno a disposizione spazi esterni, sia perché i costi della riapertura non verrebbero compensati dai ricavi esigui determinati dai pochi avventori consentiti nei locali per mantenere le distanze di sicurezza;

la lentezza della campagna di vaccinazione e il mancato controllo del territorio per arginare i comportamenti scorretti che, inevitabilmente, si riverberano anche su quanti si attengono scrupolosamente alle norme imposte, hanno inferto un duro colpo al settore dei pubblici esercizi: 22.000 imprese chiuse nel 2020, la perdita di 250.000 posti di lavoro e ingentissimi danni economici,

si chiede di sapere se il Governo intenda rivedere le decisioni prese ed enunciate con l'ultimo decreto, a maggior ragione nelle regioni come il Veneto, dove la campagna vaccinale sta procedendo speditamente, e prevedere, considerando i dati sui contagi e nel rispetto delle disposizioni di sicurezza a tutela della salute dei cittadini, la cancellazione del coprifuoco delle ore 22 e la riapertura delle attività dei servizi di ristorazione (bar, ristoranti, tavole calde) e in generale di pubblici esercizi, valutando la possibilità del consumo al tavolo, anche nei locali al chiuso, in modo tale che si evitino misure discriminatorie che rischiano di aumentare diseguaglianze e disagio sociale.

(4-05380)