



Senato della Repubblica
XVIII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 2171

Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo, del volo libero e dell'avioturismo

1. DDL S. 2171 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2171
XVIII Legislatura

Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo, del volo libero e dell'avioturismo

Iter

15 giugno 2021: in corso di esame in commissione

Successione delle letture parlamentari

S.2171

in corso di esame in commissione

Iniziativa Parlamentare

[Mauro Coltorti](#) ([M5S](#))

Cofirmatari

[Giulia Lupo](#) ([M5S](#)), [Andrea Cioffi](#) ([M5S](#)), [Gabriella Di Girolamo](#) ([M5S](#)), [Giorgio Fede](#) ([M5S](#)), [Agostino Santillo](#) ([M5S](#)), [Sabrina Ricciardi](#) ([M5S](#))

Natura

ordinaria

Presentazione

Presentato in data **8 aprile 2021**; annunciato nella seduta n. 313 del 8 aprile 2021.

Classificazione TESEO

AEREI DA TURISMO

Articoli

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI (Artt.2, 9, 13, 14), ENTE NAZIONALE PER L' AVIAZIONE CIVILE (ENAC) (Artt.2, 3), REGOLAMENTI (Artt.2, 14), PILOTI (Artt.2, 4, 12), PATENTE (Artt.2, 8, 9, 12), SICUREZZA AEREA (Art.3), MANUTENZIONE (Art.3), LIMITI E VALORI DI RIFERIMENTO (Art.3), SPAZIO AEREO (Art.4), TERRITORIO NAZIONALE (Art.4), ATTESTATI E CERTIFICATI (Art.4), SANZIONI AMMINISTRATIVE (Art.5), PENE (Art.5), DELTAPLANI PARAPENDII E ALIANTI (Artt.8, 9), ETA' DELLE PERSONE (Art.8), ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA DELLA RESPONSABILITA' CIVILE (Art.10), AEROPORTI E SERVIZI AEROPORTUALI (Art.11), INFORMAZIONE (Art.13), REGIONI (Art.13), PROVINCE AUTONOME (Art.13), PROVINCIA DI BOLZANO (Art.13), PROVINCIA DI TRENTO (Art.13)

Relatori

Relatore alla Commissione Sen. [Maurizio Campari](#) ([L-SP-PSd'Az](#)) (dato conto della nomina il 15 giugno 2021) .

Assegnazione

Assegnato alla **8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)** in sede redigente il 10 giugno 2021. Annuncio nella seduta n. 335 del 10 giugno 2021.

Pareri delle commissioni 1^a (Aff. costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 7^a (Pubbl. istruzione), 10^a (Industria), 14^a (Unione europea), Questioni regionali

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 2171

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 2171

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **COLTORTI**, **LUPO**, **CIOFFI**, **DI GIROLAMO**, **FEDE**, **SANTILLO** e **RICCIARDI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 APRILE 2021

Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo, del volo libero e dell'avioturismo

Onorevoli Senatori. - Questo disegno di legge giunge al termine di un percorso condiviso e già avviato nella presente legislatura attraverso l'istituzione, nella legge di bilancio per il 2020, di un fondo, per l'introduzione e lo sviluppo del volo turistico in Italia.

Per volo da diporto o sportivo si intende l'attività di volo effettuata con apparecchi ultraleggeri per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro.

Il presente disegno di legge si inserisce nel più ampio quadro normativo che il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, ha adottato per uniformare gli *standard* di sicurezza e sorveglianza dell'aviazione civile degli Stati membri. Lo stesso regolamento, tuttavia, riconosce che non è opportuno assoggettare tutti gli aeromobili e le aviosuperfici a norme comuni.

In particolare, secondo le direttive del Parlamento europeo, gli aeromobili di semplice progettazione o operanti principalmente su base locale, nonché gli aeromobili costruiti da amatori o particolarmente rari, dovrebbero rimanere, sotto il controllo normativo degli Stati membri, offrendo inoltre a questi ultimi importanti opportunità dal punto di vista economico e sociale.

Oggi il volo da diporto e sportivo (VDS) in Italia è disciplinato dalla legge 25 marzo 1985, n. 106, e dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133. Queste disposizioni hanno consentito la nascita e lo sviluppo del settore nel nostro Paese sul piano turistico, sportivo e culturale, offrendo anche un indotto economico significativo in crescita esponenziale. Si pensi che una delle principali aziende produttrici di velivoli cosiddetti « ultraleggeri » nel mondo è italiana.

Il presente disegno di legge vuole fornire nuovi strumenti che stabiliscano l'attuazione di norme semplici e proporzionate per l'aviazione sportiva e da diporto, attraverso l'aggiornamento e la modifica della normativa esistente. Si ritiene che le misure adottate per disciplinare questo segmento del settore dell'aviazione debbano essere proporzionate, efficienti in termini di costi, flessibili e basate sulle migliori prassi esistenti negli Stati membri dell'Unione europea. Tali misure, inoltre, devono evitare di creare oneri amministrativi e finanziari non necessari per i costruttori e gli operatori.

A tal fine, allo scopo di valorizzare e promuovere le attività avioturistiche in Italia, il presente disegno di legge stabilisce un impegno finanziario pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023, che consenta alle regioni e province autonome la promozione e lo sviluppo degli oltre 600 tra aviosuperfici e campi di volo, e dei 22 aeroporti minori esistenti.

Il capo I si propone di promuovere e valorizzare le attività di volo da diporto e sportivo, anche attraverso l'aggiornamento della disciplina vigente a seguito dei più recenti interventi normativi in ambito europeo.

In particolare l'articolo 1 stabilisce l'ambito di applicazione e le definizioni cui fa riferimento.

L'articolo 2 conferisce all'Aero club d'Italia (AeCI) la competenza e la gestione delle attività in materia di volo da diporto e sportivo.

L'articolo 3 reca norme per la sicurezza del volo e per l'obbligo di autocertificazione periodica cui sono soggetti tutti i velivoli VDS.

L'articolo 4 dispone misure in materia di uso delle aree di decollo e atterraggio e di uso dello spazio aereo sul territorio italiano oltre all'adempimento degli obblighi assicurativi di responsabilità civile.

L'articolo 5 stabilisce le sanzioni relative la violazione degli obblighi previsti dal disegno di legge.

Il capo II reca disposizioni relative alla disciplina degli attrezzi sportivi per il volo libero, distinguendo e semplificando la normativa relativa agli apparecchi privi dell'ausilio meccanico.

Il consistente sviluppo del settore e la crescente attrattiva esercitata dalle attività legate al volo hanno evidenziato le considerevoli potenzialità di questo settore in ambito turistico. A tal fine il capo III è destinato a introdurre misure volte a promuovere e incentivare l'attività avioturistica.

Infine, con il capo IV si prevedono disposizioni transitorie necessarie ad apportare le opportune modifiche alle disposizioni regolamentari vigenti.

DISEGNO DI LEGGE

Capo I

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI VOLO DA DIPORTO E SPORTIVO

Art. 1.

(Oggetto e definizioni)

1. Il presente capo reca disposizioni in materia di aviazione civile al fine di promuovere e valorizzare l'attività di volo da diporto o sportivo.

2. Ai fini della presente legge si intende per:

a) « volo da diporto o sportivo (VDS) » e « volo da diporto o sportivo (VDS) avanzato »: l'attività di volo effettuata con velivoli VDS o VDS avanzato per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici;

b) velivolo VDS: velivolo appartenente a una delle seguenti categorie:

1) aeromobile avente le caratteristiche tecniche di cui al paragrafo 8 dell'articolo 2 del regolamento (UE) 2018/1139, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018;

2) paramotori e deltaplani minimali con massa inferiore ai 150 chilogrammi;

c) velivolo VDS avanzato: velivolo avente caratteristiche tecniche conformi a *standard* tecnici almeno equivalenti a quelli di cui agli allegati tecnici II, III, IV e V del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133.

Art. 2.

(Competenze)

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale dell'Aero Club d'Italia (AeCI) per quanto attiene allo svolgimento dell'attività preparatoria per l'uso degli apparecchi di cui all'articolo 1, comma 2, nonché alla certificazione relativa alla predetta attività preparatoria.

2. Le tariffe fissate dall'AeCI per l'espletamento delle funzioni di cui al comma 1 sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

3. Con regolamento da adottare su proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentiti l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e l'AeCI, sono stabiliti i criteri per il conseguimento di un titolo aeronautico unico attestante l'idoneità al pilotaggio dei velivoli di cui all'articolo 1, comma 2.

4. Con il regolamento di cui al comma 3 sono disciplinati:

a) l'accertamento della idoneità psico-fisica ai fini dell'addestramento e della condotta dei velivoli per VDS;

b) la regolamentazione dell'attività addestrativa dei velivoli per VDS privi di motore;

- c) la regolamentazione dell'attività addestrativa dei velivoli per VDS provvisti di motore;
- d) la regolamentazione dell'attività addestrativa per il conseguimento del titolo di istruttore per VDS;
- e) la regolamentazione dell'attività di aggiornamento periodico per la sicurezza del volo;
- f) gli allegati tecnici per la progettazione e la costruzione degli aeromobili per VDS provvisti di motore, ad ala fissa e ad ala rotante e autogiro;
- g) i requisiti di equipaggiamento avionico ai fini della navigazione in spazi aerei controllati e dell'uso degli aeroporti;
- h) le norme e le limitazioni sulla circolazione aerea e di sicurezza;
- i) le norme di sicurezza per le manifestazioni aeree e i requisiti necessari per la partecipazione dei piloti;
- l) i controlli di sicurezza;
- m) la copertura assicurativa;
- n) la disciplina per la prevenzione dell'abusivismo nel settore del VDS;
- o) l'eventuale disciplina transitoria da adottare in relazione ai titoli di volo già rilasciati dall'AeCI.

5. I requisiti tecnici per la progettazione, la costruzione, l'omologazione e la manutenzione per i velivoli di cui all'articolo 1, comma 2, sono stabiliti dall'ENAC, di concerto con l'AeCI.

Art. 3.

(Norme per la sicurezza del volo)

1. I velivoli per VDS sono sottoposti ad autocertificazione triennale relativamente alla corretta manutenzione del motore e della cellula secondo le modalità definite dall'ENAC, di concerto con l'AeCI.
2. L'ENAC e l'AeCI svolgono, annualmente, controlli a campione circa la veridicità delle dichiarazioni contenute nell'autocertificazione, su una percentuale di velivoli almeno del 10 per cento. A tal fine l'AeCI tiene un registro, aggiornato costantemente, contenente i dettagli del controllo effettuato, gli eventuali interventi prescritti e il termine per la loro messa a norma, nonché i dati del responsabile del controllo.
3. L'obbligo di cui al comma 1 decorre dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Per i velivoli per VDS avanzato già sottoposti all'autocertificazione prevista dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133, l'obbligo decorre dalla scadenza di tale autocertificazione.

Art. 4.

(Disposizioni in materia di uso delle aree di decollo e atterraggio)

1. I velivoli VDS iscritti nei registri degli Stati membri dell'Unione europea sono autorizzati a volare nello spazio aereo italiano e a decollare e atterrare nelle aree di cui al comma 1 a condizione che:
 - a) dispongano di valida certificazione rilasciata ai sensi della normativa vigente nel Paese di immatricolazione del velivolo;
 - b) siano regolarmente assicurati ai sensi del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004;
 - c) siano utilizzati per scopi non commerciali;
 - d) siano pilotati da soggetti in possesso delle licenze di pilotaggio prescritte dal Paese di registrazione dell'aeromobile.

Art. 5.

(Sanzioni)

1. Al fine di favorire il rispetto della regolamentazione aeronautica e di prevenire comportamenti che possano compromettere la sicurezza della navigazione aerea, in caso di inosservanza delle disposizioni

della presente legge e dei regolamenti di attuazione di cui all'articolo 2, l'AeCI, nell'ambito delle funzioni a esso attribuite, può irrogare le sanzioni della sospensione o della revoca delle licenze, delle abilitazioni, delle certificazioni e degli attestati.

2. L'AeCI individua, con proprio regolamento, i criteri per l'irrogazione delle sanzioni di cui al comma 1, tenendo conto della gravità della violazione, dell'eventuale danno arrecato e del comportamento dell'interessato successivo all'evento. Individua altresì, con proprio regolamento, l'organo delegato all'irrogazione delle sanzioni di cui al comma 1.

3. Le sanzioni di cui al comma 1 sono adottate nei confronti dei titolari di attestato per la conduzione di aeromobili per VDS, nonché degli istruttori di scuole di addestramento per VDS e degli esaminatori che si siano resi responsabili di comportamenti contrari alle disposizioni della presente legge, e dei regolamenti di attuazione di cui all'articolo 2, e pregiudizievoli per la sicurezza della navigazione aerea.

4. La violazione deve essere contestata per iscritto al responsabile della stessa, dando un adeguato termine per controdedurre.

Capo II

DISPOSIZIONI PER L'UTILIZZO DI ATTREZZI SPORTIVI PER IL VOLO LIBERO

Art. 6.

(Ambito di applicazione)

1. Il presente capo si applica agli attrezzi sportivi del parapendio e del deltaplano, nonché agli attrezzi sportivi privi di motore o sistemi di propulsione meccanica, con decollo e atterraggio a piedi da una superficie fissa, atti al volo veleggiato o planato.

2. Agli attrezzi di cui al comma 1 non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

Art. 7.

(Aree idonee)

1. Il decollo e l'atterraggio con attrezzi per il volo libero possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, anche occasionale, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso, fatti salvi gli eventuali divieti disposti dalle competenti autorità civili e militari.

Art. 8.

(Abilitazione all'uso di attrezzi per il volo libero)

1. Gli attrezzi di cui all'articolo 6 possono essere utilizzati in aria libera solo previo rilascio di attestato di abilitazione alla loro conduzione.

2. L'età minima per l'accesso ai corsi e ai voli di formazione e istruzione per la conduzione degli attrezzi per il volo libero è di anni sedici.

Art. 9.

(Disposizioni di attuazione della disciplina in materia di volo libero)

1. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative, con proprio regolamento individua:

a) le norme di circolazione;

b) l'attività preparatoria per l'uso degli attrezzi per il volo libero;

c) le modalità di accertamento dell'idoneità psico-fisica, teorica e pratica, ai fini dell'addestramento alla condotta degli attrezzi per il volo libero;

d) le modalità di conseguimento dell'attestato di abilitazione di cui all'articolo 8;

e) la disciplina relativa ai sistemi di sicurezza obbligatori;

f) i limiti di sorvolo e di quota;

- g) il riconoscimento delle qualifiche ottenute all'estero;
- h) la disciplina delle coperture assicurative minime;
- i) il regime sanzionatorio relativo alle violazioni delle disposizioni contenute nella presente legge.

Art. 10.

(Obbligo di assicurazione)

1. Coloro che utilizzano attrezzi per il volo libero devono essere in possesso di polizza assicurativa per responsabilità civile per i danni causati a terzi sulla superficie o a seguito di urto o collisione in volo.
2. I corsi preparatori per il conseguimento delle idoneità di cui all'articolo 2, comma 3, possono svolgersi soltanto previa stipula di copertura assicurativa per responsabilità civile della scuola per i danni provocati e riportati dagli allievi, istruttori ed esaminatori durante le esercitazioni di volo e gli esami, fermo restando le regole generali concernenti l'assicurazione della responsabilità civile per i danni verso terzi.

Capo III

DISPOSIZIONE PER LA VALORIZZAZIONE E LA PROMOZIONE DELL'AVIOTURISMO

Art. 11.

(Oggetto e definizioni)

1. Con il termine « avioturismo » si intendono tutte le attività di volo con aeromobili da e verso scali avioturistici per il raggiungimento di mete turistiche.
2. Ai fini del presente capo si intende per:
 - a) « scalo avioturistico »: strutture, dotate di area idonea al decollo e all'atterraggio, all'approdo aereo, o a servire precipuamente l'aviazione da diporto effettuata con aeromobili, velivoli da diporto o sportivi (VDS) e di aviazione generale turistica e loro equipaggi, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
 - b) « servizi complementari »: servizi di manutenzione e rifornimento dei velivoli, ospitalità e ristoro per gli equipaggi e i passeggeri; ogni altro servizio turistico;
 - c) attività avioturistica: attività di ricezione e ospitalità dei piloti e dei loro equipaggi esercitate dal gestore dello scalo avioturistico, anche nella forma di associazioni, società di capitali o di persone, attraverso l'utilizzazione dello scalo in rapporto di connessione con il territorio circostante e con le attività turistiche che vi insistono;
 - d) volo turistico: voli per finalità turistico-ricreative, anche di breve durata.

Art. 12.

(Attività avioturistica)

1. I velivoli per VDS impiegati per i voli turistici di cui all'articolo 1 devono essere pilotati da soggetti in possesso di attestazione della qualifica di istruttore o di pilota di VDS avanzato con almeno 200 ore di volo all'attivo.

Art. 13.

(Promozione dell'avioturismo)

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili organizza e coordina, annualmente, attività di promozione della sicurezza del volo su tutto il territorio nazionale a favore di scuole di volo, aviosuperfici e piloti. A tal fine il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale di esperti qualificati nella sicurezza del volo e con adeguata conoscenza del settore del VDS, nonché di associazioni aeronautiche senza fini di lucro che siano dotate di personale con qualifica di istruttore o di pilota VDS avanzato, con almeno 200 ore di volo all'attivo, e che abbiano dimostrato capacità nell'attività di promozione della sicurezza e della prevenzione incidenti svolgendo campagne sul campo.
2. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano effettuano una ricognizione degli scali avioturistici presenti sul

territorio e classificano gli scali avioturistici rilevati in categorie di ordine crescente, in ragione delle strutture di cui ciascuno scalo dispone nonché dei servizi da esso offerti o ad esso correlati.

3. Le regioni e le province autonome promuovono l'avioturismo nell'ambito della programmazione turistica adottata periodicamente e favoriscono iniziative nel settore anche attraverso il ricorso al fondo di cui all'articolo 1, comma 387, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

4. Per le finalità di cui ai commi da 1 a 3, il fondo di cui all'articolo 1, comma 387, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è incrementato di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023. Quota parte dell'incremento di cui al precedente periodo, pari a 100.000 euro, è destinata esclusivamente alle attività di promozione di cui al comma 1. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro del turismo, sono definiti i criteri di accesso e le modalità di utilizzo delle risorse di cui al presente comma.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023, si provvede mediante corrispondente 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 medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Capo IV

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 14.

(Disposizioni finali)

1. Con regolamento da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono apportate le opportune modifiche alle disposizioni regolamentari vigenti che disciplinano le attività di VDS.

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 2171
XVIII Legislatura

Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo, del volo libero e dell'avioturismo

Trattazione in Commissione

Sedute di Commissione primaria

Seduta

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede redigente

[N. 203 \(pom.\)](#)

15 giugno 2021

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (sui lavori della Commissione)

[N. 208 \(pom.\)](#)

6 luglio 2021

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 8[^] Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 203 (pom.) del 15/06/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
MARTEDÌ 15 GIUGNO 2021
203ª Seduta

Presidenza del Presidente
[COLTORTI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

*La seduta inizia alle ore 14,40.
IN SEDE CONSULTIVA*

(2271) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52, recante misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19, approvato dalla Camera dei deputati (Parere alla 1a Commissione. Esame. Parere favorevole)

Il [PRESIDENTE](#) cede la parola alla relatrice Lupo ricordando che il provvedimento in esame è già calendarizzato in Aula per la seduta di questo pomeriggio che avrà inizio alle ore 16,30.

La relatrice [LUPO](#) (M5S) illustra il decreto-legge in esame, che nel testo originariamente predisposto dal Governo, conteneva una serie di misure dirette a disciplinare la graduale ripresa delle attività economiche e sociali attraverso il progressivo allentamento, a partire dal 26 aprile scorso, delle restrizioni adottate per la limitazione dei contagi da virus SARS-CoV-2, con particolare riferimento ai territori collocati nelle cosiddette "zone gialle".

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati sono poi confluiti in tale provvedimento i contenuti del decreto-legge n. 56, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, nonché del decreto-legge n. 65, con il quale, alla luce dei dati scientifici sull'epidemia e dell'andamento della campagna di vaccinazione, è stato anticipato il calendario delle riaperture.

Gli articoli da 1 a 8-ter del testo in esame - che si compone complessivamente di 44 articoli e un allegato - introducono misure relative agli spostamenti, che comprendono, tra l'altro, la progressiva posticipazione dell'inizio del coprifuoco e il suo completo superamento a partire dal prossimo 21 giugno, e disciplinano nel dettaglio la progressiva riapertura delle diverse attività economiche, sociali, assistenziali, scolastiche, culturali e sportive.

L'articolo 9 disciplina le "certificazioni verdi COVID-19", che sono rilasciate in formato cartaceo o digitale con la finalità di attestare lo stato di avvenuta vaccinazione, la guarigione dall'infezione o l'effettuazione di un *test* molecolare o antigenico rapido con risultato negativo.

Si tratta, di fatto, dell'anticipazione in ambito nazionale del *green pass* in corso di adozione a livello europeo, quale strumento per agevolare la ripresa delle attività e degli spostamenti sospesi a causa della pandemia.

Le disposizioni introdotte verranno dunque applicate fino all'entrata in vigore delle regole europee, che abiliteranno l'attivazione della Piattaforma nazionale-DGC (*digital green certificate*) quale sistema informativo nazionale per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificazioni COVID-19 interoperabili a livello nazionale ed europeo. La piattaforma è realizzata attraverso l'infrastruttura Sistema tessera sanitaria dalla Sogei, che la gestisce. Le specifiche tecniche per garantire l'interoperabilità della piattaforma nonché le sue modalità di funzionamento saranno definite con un successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, cui spetterà anche l'indicazione dei dati trattati e di quelli da riportare nelle certificazioni nonché delle misure per assicurare la loro protezione. Gli articoli da 10 a 11, oltre ad adeguare alla proroga dello stato di emergenza, fissata dal Consiglio dei ministri al prossimo 31 luglio, i termini previsti dai decreti-legge n. 19 e n. 33 del 2020, nonché quelli stabiliti nelle disposizioni legislative elencate nell'allegato 2 al decreto in esame, ridefiniscono i parametri per la collocazione delle Regioni nelle diverse zone "colorate".

Gli articoli da 11-*bis* a 11-*duodevicies* riguardano la proroga di termini previsti da disposizioni legislative vigenti, che in larga parte riproducono il contenuto del decreto-legge n. 56.

Per quanto riguarda gli aspetti di interesse per la 8ª Commissione, si segnala in particolare che l'articolo 11-*quinquies* interviene sulla disciplina dei poteri speciali del Governo nei settori di rilevanza strategica (cd. *golden power*), disponendo l'ulteriore proroga al 31 dicembre 2021 dell'applicazione degli obblighi di notifica introdotti, per talune tipologie di atti e operazioni, dall'articolo 15 del decreto-legge n. 23 del 2020 al fine di salvaguardare gli assetti delle società operanti in settori reputati strategici e di interesse nazionale dai rischi di scalate irregolari ed improvvise nel corso della fase di emergenza epidemiologica.

L'articolo 11-*sexies* incide su una serie di termini in materia di trasporti, alcuni dei quali avevano formato l'oggetto di emendamenti presentati nel corso dell'esame in 8ª Commissione del decreto-legge n. 45 del 2021 e non accolti in tale sede.

In particolare, il comma 1 integra l'articolo 13, comma 6, del decreto-legge n. 183 del 2020 per stabilire che, per le domande dirette al conseguimento della patente di guida presentate nel corso dell'anno 2020, la prova teorica è espletata entro il 31 dicembre 2021, mentre per le domande presentate dal 1º gennaio 2021 fino alla data di cessazione dello stato di emergenza tale prova è espletata entro un anno dalla data di presentazione della domanda.

Il comma 2 posticipa il termine entro il quale le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci non soggetto ad obblighi di servizio pubblico devono procedere alla rendicontazione delle perdite economiche direttamente imputabili all'emergenza da COVID-19 per poter ricevere i contributi straordinari previsti a compensazione. Viene conseguentemente spostato anche il termine per l'adozione del decreto ministeriale di assegnazione delle risorse.

Il comma 3 prolunga fino al 31 dicembre 2021 il periodo durante il quale le navi da crociera iscritte nel registro internazionale sono autorizzate ad effettuare servizi di cabotaggio.

Il comma 4 differisce al 31 dicembre 2021 il termine entro il quale la revisione periodica dei veicoli a motore e dei loro rimorchi può essere effettuata dagli ispettori autorizzati, di cui al decreto ministeriale 19 maggio 2017.

L'articolo 11-*octies* stabilisce che anche per il 2021 non trovino applicazione le disposizioni per la revoca dei finanziamenti concessi a valere sui fondi per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali e per lo sviluppo del Paese, istituiti con la legge di bilancio 2019 (articolo 1, comma 95) e con la legge di bilancio 2020 (articolo 1, comma 15), che siano stati assegnati ma non utilizzati.

L'articolo 11-*novies* proroga al 31 dicembre 2022 il termine entro il quale gli interventi finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione, che rientrano nei Piani sviluppo e coesione predisposti ai sensi dell'articolo 44, comma 7, del decreto-legge n. 34 del 2021, possono generare obbligazioni giuridicamente rilevanti.

L'articolo 11-*decies* fa slittare al 2021 lo stanziamento di 1 milione di euro per il Fondo "Antonio Megalizzi", finalizzato a garantire un servizio di trasmissione radiofonica universitaria, anche attraverso lo strumento della convenzione da stipulare a seguito di gara pubblica.

L'articolo 11-*undecies* incide su taluni aspetti della disciplina introdotta dal decreto legislativo n. 101 del 2020 per la protezione dai rischi di esposizione delle persone a livelli anomali di radioattività e di contaminazioni dell'ambiente. In particolare, vengono modificati i termini riguardanti taluni obblighi per la protezione da radiazioni ionizzanti nonché, nelle more dell'adozione di un apposito decreto che regoli la materia, i termini per l'applicazione del regime transitorio per la sorveglianza radiometrica su materiali, prodotti semilavorati o prodotti metallici. Con riferimento a quest'ultimo aspetto, secondo quanto evidenziato nella relazione che accompagnava il decreto-legge n. 56, l'intervento è necessario per evitare che, in assenza della necessaria regolamentazione tecnica, si possano verificare rallentamenti nelle attività portuali e aeroportuali, che andrebbero ad incidere sul sistema logistico italiano, rendendolo meno concorrenziale rispetto ai competitori europei.

Con l'articolo 11-*terdecies* viene stabilito che fino al prossimo 31 dicembre trovino applicazione le disposizioni del decreto-legge n. 34 del 2020 con le quali è stata autorizzata, in deroga alle procedure previste dal testo unico dell'edilizia, la realizzazione di interventi, anche edilizi, consistenti in opere contingenti e temporanee volte a garantire l'ottemperanza alle misure di sicurezza imposte dall'emergenza sanitaria.

L'articolo 11-*quindiesdecies*, al fine di evitare la revoca dei finanziamenti, proroga al 31 dicembre 2022 il termine per alcuni adempimenti relativi agli interventi per il ponte stradale di collegamento tra l'autostrada per Fiumicino e l'EUR e per gli aeroporti di Firenze e Salerno.

L'articolo 12 reca misure in materia di trasporto aereo di linea di passeggeri, finalizzate ad integrare l'articolo 85, comma 5, del decreto-legge n. 104 del 2020, che ha previsto che alle imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'ENAC che adempiono oneri di servizio pubblico venga corrisposta un'anticipazione dell'indennizzo richiesto a compensazione dei danni subiti come conseguenza diretta dell'emergenza COVID-19.

L'integrazione ora introdotta precisa che l'importo di ciascuna anticipazione non può essere superiore all'indennizzo richiesto e documentato sulla base dei criteri indicati nel decreto 11 settembre 2020 del Ministro dello sviluppo economico e dei consolidati indirizzi interpretativi adottati dalla Commissione europea in riferimento alle misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'emergenza da COVID-19.

Per garantire la corresponsione dell'indennizzo, viene autorizzato l'utilizzo nel 2021 delle somme iscritte nel conto dei residui per il medesimo anno nel pertinente capitolo dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico.

L'articolo 12-*bis* prevede che sia sempre consentito lo svolgimento delle prove selettive di abilitazione alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori, proprio in considerazione del ruolo essenziale svolto dal settore dell'autotrasporto durante l'emergenza epidemiologica.

L'articolo 12-*ter* reca una deroga alle norme di contabilità degli enti locali, finalizzata a consentire ai comuni di procedere all'individuazione dei soggetti beneficiari e all'erogazione delle somme stanziata per la concessione dei buoni viaggio, previsti dal decreto-legge n. 34 del 2020 a favore delle persone a mobilità ridotta ovvero con patologie accertate, residenti nei comuni capoluoghi di città metropolitane o capoluoghi di provincia, per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente.

L'articolo 13 definisce le sanzioni per la violazione di talune delle norme introdotte dal provvedimento mentre l'articolo 13-*bis* contiene infine la clausola di salvaguardia.

In conclusione, formula una proposta di parere favorevole.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione.

Il senatore [PAROLI](#) (*FIBP-UDC*), intervenendo sull'ordine dei lavori, stigmatizza il breve lasso di tempo a disposizione del Senato, e in particolare delle Commissioni, per esaminare il provvedimento

in titolo.

Osserva quindi che, a prescindere dal contenuto del provvedimento in esame, sarebbe opportuno che l'8ª Commissione non procedesse ad approvare il parere proposto dalla relatrice, in quanto la Commissione affari costituzionali, competente in sede primaria, sarà presumibilmente già sul punto di concludere l'esame del provvedimento per mandarlo in Aula alle 16.30 e dunque non avrà nemmeno il tempo di leggere i pareri di tutte le altre Commissioni. In tale contesto, ritiene inutile esprimersi.

Il senatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*) chiarisce che la posizione espressa dal senatore Paroli è quella dell'intero Gruppo di Forza Italia, che quindi non parteciperà al voto.

Il senatore [DESSI](#) (*Misto*) dichiara che non parteciperà al voto, in quanto non ha senso approvare un parere del quale la Commissione competente non avrà nemmeno il tempo di prendere atto.

La relatrice [LUPO](#) (*M5S*) chiarisce che la ristrettezza del tempo a disposizione delle Commissioni deriva dal fatto che l'esame presso la Camera dei deputati si è protratto a lungo e che il decreto-legge deve essere convertito in legge in tempi strettissimi.

Ribadisce dunque che la sua proposta è quella di approvare un parere favorevole.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del prescritto numero legale, pone in votazione la proposta di parere favorevole della relatrice, che risulta approvata.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina dell'avvocato dello Stato Pierluigi Umberto Di Palma a Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile ([n. 88](#))

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta dell'8 giugno.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, il relatore [MALLEGNI](#) (*FIBP-UDC*), formula una proposta di parere favorevole alla nomina dell'avvocato dello Stato Pierluigi Umberto Di Palma a Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, alla luce del *curriculum*, dell'audizione e del conseguente dibattito, che hanno confermato l'elevato profilo professionale e la sensibilità istituzionale del candidato.

Il senatore [D'ARIENZO](#) (*PD*), intervenendo in dichiarazione di voto, si dice sicuro che il candidato - le cui competenze professionali sono evidenti a tutti - darà all'ENAC l'impulso necessario per svolgere il ruolo fondamentale che gli compete. Per tale motivo annuncia il voto favorevole del Gruppo del Partito democratico.

La senatrice [LUPO](#) (*M5S*) si associa alle considerazioni positive svolte dal relatore Mallegni e dal senatore D'Arienzo, osservando che dall'audizione è emerso l'elevato profilo tecnico del candidato, che consentirà all'ENAC di svolgere un ruolo centrale per il rilancio del settore richiesto da tutti gli operatori, valorizzando la propria autonomia dalla politica, ma comunque svolgendo una interlocuzione fruttuosa con le Commissioni parlamentari nel rispetto delle reciproche funzioni.

Si passa dunque alla votazione della proposta di parere favorevole del relatore.

Partecipano alla votazione i senatori [BARACHINI](#) (*FIBP-UDC*), [BERUTTI](#) (*Misto-IeC*), [CAMPARI](#)

(L-SP-PSd'Az), [CIOFFI](#) (M5S), [COLTORTI](#) (M5S), [SBRANA](#) (L-SP-PSd'Az) (in sostituzione del senatore Corti), [D'ARIENZO](#) (PD), [DESSI'](#) (Misto), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPO](#) (M5S), [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (FdI), [RICCIARDI](#) (M5S) (in sostituzione del senatore Santillo) e [VONO](#) (IV-PSI).

La proposta di parere favorevole del relatore è approvata con 19 voti favorevoli.

Proposta di nomina dell'ingegner Matteo Africano a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico centrale (n. 85)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Non accolta la proposta di parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 26 maggio.

Il [PRESIDENTE](#) ricorda che nella scorsa seduta si era convenuto di procedere alla votazione del parere sulla proposta di nomina n. 85 parallelamente alla IX Commissione della Camera dei deputati. Considerato che quest'ultima ha calendarizzato il provvedimento in questione per domani, propone dunque di rinviare l'esame.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD), ricordando di essere stato lui a chiedere il rinvio della votazione alla settimana corrente, afferma di non ritenere necessario attendere fino a domani, anche considerato che la IX Commissione della Camera si riunirà nel pomeriggio, mentre la seduta della 8ª Commissione è prevista per la fine della mattinata e quindi le due Commissioni non potrebbero comunque votare nello stesso momento. Chiarito dunque che la proposta di rinvio a domani non proviene dal suo Gruppo, chiede se il Presidente intenda comunque confermarla.

Il [PRESIDENTE](#) conferma la proposta di rinviare l'esame del provvedimento in titolo a domani.

Il senatore [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC) chiede di procedere immediatamente alla votazione della proposta di nomina in questione, previa sottoposizione alla Commissione della proposta di rinvio avanzata dal Presidente.

Il [PRESIDENTE](#), verificata la presenza del numero legale, pone in votazione la proposta di rinviare a domani l'esame della proposta di nomina n. 85.

La proposta di rinvio è respinta.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, il relatore [FEDE](#) (M5S) formula una proposta di parere favorevole sulla nomina dell'ingegner Matteo Africano a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, ritenendo che dal *curriculum* emerge il possesso dei requisiti richiesti dalla legge e ponendo l'accento sul fatto che sul nominativo del candidato si è verificata la convergenza del Governo e degli enti territoriali interessati.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) annuncia il voto contrario del Gruppo del PD, alla luce degli approfondimenti compiuti alla Camera, i cui esiti non possono a suo avviso essere ritenuti soddisfacenti.

Il senatore [DESSI'](#) (Misto) osserva che l'unanimità raggiunta nella votazione del nuovo Presidente dell'ENAC dimostra che quando si sottopone all'attenzione del Parlamento una professionalità così elevata non si può che registrare una convergenza. Le decisioni sulle nomine devono essere guidate

solo ed esclusivamente da criteri di merito e non di appartenenza politica. Annuncia infine il suo voto contrario.

Il senatore [FEDE](#) (M5S), pur sapendo che la Commissione ha appena respinto la richiesta di rinvio, invita i colleghi a valutare l'opportunità di prendersi ancora un po' di tempo per verificare gli approfondimenti menzionati dal senatore Margiotta.

Il senatore [DE FALCO](#) (Misto) illustra i motivi per i quali ritiene che il candidato non presenti i requisiti necessari e annuncia il suo voto contrario.

Il [PRESIDENTE](#) osserva che la Commissione si è espressa in maniera molto chiara per procedere immediatamente con la votazione e ritiene dunque di non poter far altro che dichiarare aperta la votazione.

Si passa dunque alla votazione della proposta di parere favorevole del relatore.

Partecipano alla votazione i senatori [BARACHINI](#) (FIBP-UDC), [BERUTTI](#) (Misto-IeC), [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [CIOFFI](#) (M5S), [COLTORTI](#) (M5S), [SBRANA](#) (L-SP-PSd'Az) (in sostituzione del senatore Corti), [D'ARIENZO](#) (PD), [DE FALCO](#) (Misto), [DESSI](#) (Misto), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPO](#) (M5S), [MALLEGNI](#) (FIBP-UDC), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (FdI), [RICCIARDI](#) (M5S) (in sostituzione del senatore Santillo) e [VONO](#) (IV-PSI).

La proposta di parere favorevole del relatore è respinta con 9 voti contrari, 6 favorevoli e 5 astensioni.

IN SEDE REDIGENTE

[\(2037\)](#) *URSO ed altri. - Riforma della disciplina del volo da diporto o sportivo*

[\(2053\)](#) *BRIZIARELLI ed altri. - Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo e dell'avioturismo*

[\(2171\)](#) *COLTORTI ed altri. - Legge quadro per la valorizzazione e la promozione del volo da diporto e sportivo, del volo libero e dell'avioturismo*

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 2037 e 2053, congiunzione con la discussione del disegno di legge n. 2171 e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta del 9 giugno.

Il relatore [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az) illustra il disegno di legge n. 2171 che si compone di 14 articoli. L'articolo 1 illustra le finalità del provvedimento, che disciplina l'attività di volo effettuata con velivoli VDS o VDS avanzati per scopi ricreativi, diportistici, sportivi o didattici. Ai fini dell'individuazione dei velivoli VDS, oltre a specificare che rientrano in tale categoria i paramotori e i deltaplani minimali con peso inferiore ai 150 chilogrammi, fa riferimento alla definizione contenuta nel regolamento (UE) 2018/1139, mentre per i velivoli VDS avanzati il riferimento è alle caratteristiche tecniche indicate nel regolamento di cui al D.P.R. n. 133 del 2010.

L'articolo 2 conferma le competenze affidate all'AeCI per lo svolgimento dell'attività preparatoria all'uso dei velivoli e alla relativa certificazione. Anche in questo caso è rinviata ad un regolamento la disciplina di tutti gli aspetti relativi all'attività di volo da diporto e sportivo, mentre si prevede che, con lo stesso regolamento, vengano definiti i criteri per il conseguimento di un titolo aeronautico unico attestante l'idoneità al pilotaggio delle tipologie di velivoli ricompresi nella disciplina introdotta.

L'articolo 3, similmente al disegno di legge n. 2053, prevede che i velivoli VDS vengano sottoposti ad

autocertificazione periodica. Dispone inoltre che l'ENAC e l'AeCI svolgano controlli a campione sull'autenticità delle autocertificazioni, con riferimento ad una percentuale di velivoli di almeno il 10 per cento.

L'articolo 4 definisce le condizioni in base alle quali ai velivoli VDS iscritti nei registri degli Stati membri dell'Unione europea è consentito il volo nello spazio aereo italiano, mentre l'articolo 5 prevede che l'AeCI possa irrogare le sanzioni della sospensione o della revoca delle licenze, delle abilitazioni, delle certificazioni e degli attestati nel caso di mancata osservanza delle disposizioni introdotte.

Gli articoli da 6 a 10 sono specificamente volti a disciplinare l'utilizzo di attrezzi sportivi per il volo libero, quali il parapendio, il deltaplano e altri attrezzi privi di motore atti al volo planato e veleggiato. Si prevede che tali attrezzi possano essere utilizzati in aria libera solo previo rilascio di attestato di abilitazione alla loro conduzione ed è fissata a sedici anni l'età minima per accedere ai corsi di formazione. Il decollo e l'atterraggio possono essere effettuati su qualsiasi area idonea, previo consenso dell'esercente dell'area o di chi può disporre l'uso. La definizione degli altri aspetti relativi alla disciplina in materia di volo libero - per l'esercizio del quale è introdotto un obbligo di copertura assicurativa - è quindi rinviata ad un regolamento del Ministero delle infrastrutture.

Gli articoli da 11 a 13 recano misure volte a promuovere e incentivare l'attività avioturistica. Viene stabilito che i velivoli VDS impiegati per i voli turistici debbano essere pilotati da soggetti della qualifica di istruttore o di pilota di VDS avanzato con almeno 200 ore di volo all'attivo e viene affidato al Ministero delle infrastrutture il compito di organizzare attività di promozione della sicurezza del volo a favore di scuole, aviosuperfici e piloti, anche avvalendosi di esperti qualificati e di associazioni aeronautiche.

Anche in questo caso si prevede che le regioni e le province autonome effettuino una ricognizione degli scali avioturistici presenti sul territorio e vengono stanziare risorse per le attività di promozione dell'avioturismo.

L'articolo 14 dispone infine che con regolamento si proceda ad apportare le opportune modifiche alle disposizioni regolamentari vigenti.

In conclusione, segnala che l'esame del disegno di legge n. 2171 proseguirà congiuntamente a quello dei disegni di legge in materia di volo da diporto incardinati la settimana scorsa e ribadisce il desiderio che i provvedimenti possano essere riassegnati in sede deliberante.

Il [PRESIDENTE](#) propone dunque la congiunzione del disegno di legge n. 2171 con i disegni di legge nn. 2037 e 2053, aventi medesimo oggetto, incardinati la settimana scorsa, e ricorda di avere comunicato al Presidente del Senato l'inserimento all'ordine del giorno della Commissione dei disegni di legge in questione ai fini del raggiungimento delle possibili intese con la Camera dei deputati, ai sensi dell'articolo 51, comma 3, del regolamento del Senato.

La Commissione conviene.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

(1415) DI NICOLA ed altri. - Modifiche alla legge 31 luglio 1997, n. 249, e al testo unico di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, e altre disposizioni in materia di composizione dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, di organizzazione della società concessionaria del servizio pubblico generale radiotelevisivo e di vigilanza sullo svolgimento del medesimo servizio

(2011) Valeria FEDELI ed altri. - Disposizioni in materia di servizio pubblico radiotelevisivo

(2210) GASPARRI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177

(2223) FARAONE. - Disciplina e organizzazione del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(2225) BARACHINI e Anna Maria BERNINI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in materia di servizio

pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(2232) Loredana DE PETRIS ed altri. - Modifica all'articolo 49 del testo unico di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in materia di organizzazione della società concessionaria del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(2234) MALLEGNI. - Modifiche al testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici, di cui al decreto legislativo 31 luglio 2005, n. 177, in materia di servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

Prosegue la discussione congiunta, sospesa nella seduta dell'8 giugno.

Il **PRESIDENTE** domanda se vi siano richieste di intervento in discussione generale.

Intervenendo sull'ordine dei lavori, il senatore **PAROLI** (*FIBP-UDC*) ribadisce che, come già affermato in passato, ritiene che un tema così delicato come quello della riforma della RAI non possa essere affrontato come se si trattasse di un provvedimento qualsiasi. Prima di procedere con l'esame, sarà quindi necessario che i Gruppi di maggioranza trovino una convergenza sulle modalità dello stesso, a partire dalla questione del relatore. Il Presidente ha la facoltà di individuare uno o più relatori e sarebbe bene che delegasse questo compito a uno o più membri della Commissione, ma la cosa importante è che questa decisione sia condivisa con i capigruppo di maggioranza, cosa che finora non è avvenuta.

Il senatore **DESSI** (*Misto*) ritiene che dovrebbero essere nominati tre relatori: uno per l'ala destra, uno per l'ala sinistra e uno per la minoranza. Il Presidente potrebbe certamente svolgere benissimo il suo ruolo, ma sarebbe preferibile una struttura di questo tipo. Tutti devono trovare il coraggio di fare un piccolo passo indietro.

Il senatore **CIOFFI** (*M5S*) osserva che sui provvedimenti in esame c'è troppa attenzione e che bisognerebbe invece lavorare con più tranquillità. Se i vari Gruppi, compresa l'opposizione, vogliono fare una riunione, non c'è problema, basta che l'obiettivo di tutti sia quello di trovare una convergenza.

La senatrice **PERGREFFI** (*L-SP-PSd'Az*) ritiene che sia necessario capire qual è l'obiettivo della Commissione, considerato che i disegni di legge esprimono visioni molto diverse. Concorda con il senatore Paroli che sia necessario garantire una pluralità di voci. Ritiene che il ruolo di garanzia del Presidente non dovrebbe sovrapporsi con quello di relatore.

Il senatore **BARACHINI** (*FIBP-UDC*) osserva che nessuno più dei componenti della Commissione parlamentare di vigilanza, da lui presieduta, è conscio della necessità di una riforma della visione complessiva e della *governance* della RAI. Il tema è però molto complesso e, da parte sua, dichiara di mettere a disposizione della 8ª Commissione tutto il lavoro di approfondimento già svolto dalla Commissione di vigilanza, che dovrebbe poi essere integrato con delle audizioni. Invita quindi tutti a svolgere una riflessione approfondita, in quanto i temi da analizzare presentano implicazioni non banali.

Il **PRESIDENTE**, alla luce del dibattito, invita i Capigruppo a riunirsi, ad individuare una metodologia condivisa e a riferirgli l'esito dell'incontro. Invita inoltre i Gruppi a iniziare a individuare i soggetti da audire.

Il senatore **CAMPARI** (*L-SP-PSd'Az*) osserva che prima di tutto si dovrà fare la riunione dei Capigruppo che dovranno concordare un metodo per ogni fase dell'esame. Non c'è bisogno di procedere a tappe forzate, al fine di evitare spiacevoli incidenti.

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) afferma che il Gruppo del M5S vuole portare avanti l'esame del provvedimento e che se ciò richiede una riunione dei Capigruppo per discutere i temi sollevati la richiesta può essere condivisa.

Il [PRESIDENTE](#) ribadisce l'invito ai Capigruppo a riunirsi e a comunicargli l'esito del loro incontro.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato.

(797) Simona PERGREFFI ed altri. - Disposizioni in materia di libretto dell'infrastruttura
(Seguito della discussione e rinvio)

Prosegue la discussione, sospesa nella seduta del 9 giugno.

Il [PRESIDENTE](#), nel dichiarare aperta la discussione generale, osserva che anche per questo provvedimento si potrebbe procedere a svolgere un ciclo di audizioni.

La senatrice [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az) espone le finalità del provvedimento in titolo e concorda con la proposta di svolgere un ciclo di audizioni.

Il [PRESIDENTE](#) propone di fissare a mercoledì 23 giugno il termine per l'indicazione da parte dei Gruppi dei soggetti da audire.

La Commissione conviene.

Il seguito della discussione è rinviato.

[Resoconto stenografico.](#)

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore [PAROLI](#) (FIBP-UDC) chiede al Presidente di valutare l'opportunità di reinserire all'ordine del giorno della Commissione della settimana prossima l'esame in sede consultiva dei disegni di legge in materia di rigenerazione urbana alla luce dell'andamento dei lavori in 13ª Commissione.

Il [PRESIDENTE](#) si riserva di verificare l'andamento dei lavori presso la Commissione ambiente.

La seduta termina alle ore 16,10.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 208 (pom.) del 06/07/2021

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 6 LUGLIO 2021

208ª Seduta

Presidenza del Presidente

[COLTORTI](#)

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

La seduta inizia alle ore 15.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del professor Massimo Deiana a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (n. 89)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 22 giugno.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, il relatore [MARGIOTTA](#) (PD), come preannunciato nella seduta del 22 giugno, formula una proposta di parere favorevole alla nomina del professor Massimo Deiana a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

In assenza di richieste di intervento in dichiarazione di voto, si procede dunque alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore. Partecipano alla votazione i senatori [BERUTTI](#) (Misto-IeC), [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [COLTORTI](#) (M5S), [CORTI](#) (L-SP-PSd'Az), [D'ARIENZO](#) (PD), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPO](#) (M5S), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (Fdl), [SANTILLO](#) (M5S) e [GRIMANI](#) (IV-PSI), in sostituzione della senatrice Vono.

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 9 voti favorevoli e 6 astenuti.

Proposta di nomina del dottor Pasqualino Monti a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale (n. 90)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 22 giugno.

Non essendovi richieste di intervento in discussione, la relatrice [LUPU](#) (M5S), come preannunciato nella seduta del 22 giugno, formula una proposta di parere favorevole alla nomina del dottor Pasqualino Monti a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale.

In assenza di richieste di intervento in dichiarazione di voto, si procede dunque alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole della relatrice. Partecipano alla votazione i senatori [BARACHINI](#) (FIBP-UDC), [BERUTTI](#) (Misto-IeC), [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az), [COLTORTI](#) (M5S), [CORTI](#) (L-SP-PSd'Az), [D'ARIENZO](#) (PD), [DI GIROLAMO](#) (M5S), [FEDE](#) (M5S), [LUPU](#) (M5S), [MARGIOTTA](#) (PD), [PAROLI](#) (FIBP-UDC), [PERGREFFI](#) (L-SP-PSd'Az), [RUFA](#) (L-SP-PSd'Az), [RUSPANDINI](#) (FdI), [SANTILLO](#) (M5S) e [GRIMANI](#) (IV-PSI), in sostituzione della senatrice Vono.

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 15 voti favorevoli e 1 astenuto.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera (n. 262)

(Parere al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 22 giugno.

Il vice ministro BELLANOVA comunica alcune integrazioni che si intendono apportate dal Governo all'atto in oggetto. Con riferimento all'intervento SS 64 Porrettana - Nodo stradale Casalecchio di Reno Stralcio Sud, segnala che nella denominazione dell'opera è necessario aggiungere l'intervento relativo alla messa in sicurezza del Ponte Leonardo (Bologna). Fornisce, con riferimento alla Galleria Sant'Anna, l'aggiornamento e l'integrazione dei CUP e del quadro finanziario, nonché i CUP di riferimento per il *bypass* ferroviario di Augusta sulla tratta ferroviaria Catania-Siracusa e il collegamento ferroviario nel porto di Augusta.

Il senatore [CAMPARI](#) (L-SP-PSd'Az) si compiace che il Governo abbia recepito le indicazioni della sua parte politica per quanto attiene al nodo di Bologna, riconoscendo la dovuta attenzione alla situazione problematica in cui versa il ponte Leonardo.

Il [PRESIDENTE](#) dichiara aperta la discussione.

Il senatore [MARGIOTTA](#) (PD) manifesta la sua perplessità rispetto alla decisione di commissariare un numero di opere che rischia di essere eccessivo e di avere effetti controproducenti rispetto alle finalità di velocizzazione proprie dell'istituto del commissariamento, al quale si dovrebbe fare ricorso con discernimento.

Ritiene inoltre non facilmente comprensibile la scelta di commissariare anche opere di piccole dimensioni e di attribuire a un unico commissario ben 15 opere stradali.

Osserva che la previsione in virtù della quale i commissari si devono servire delle proprie strutture senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica può essere condivisibile con riferimento ai commissari che operano all'interno di contesti molto strutturati come ANAS e RFI, ma diventa problematica ad esempio per i provveditori regionali alle opere pubbliche, le cui strutture sono affette

da croniche insufficienze di risorse, e, a maggior ragione, per i dirigenti pubblici in quiescenza. Considerato, infine, che il Governo ha scelto di non adottare un criterio restrittivo nell'individuazione delle nuove opere da commissariare, chiede che siano inserite nella nuova lista anche due opere già segnalate in passato dal suo Gruppo: la SS 12 area tangenziale di Verona e la Potenza-Bari.

La senatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) esprime preoccupazione in merito alla possibilità che alcuni commissari si trovino a doversi occupare di un numero eccessivo di opere, osserva che è importante capire come la nomina dei commissari impatti sui tempi di realizzazione delle opere e appoggia le richieste di inserire tra le opere da commissariare la Tirrenica e la Potenza-Bari.

Il senatore [SANTILLO](#) (*M5S*) afferma che, a suo avviso, la politica del ricorso ai commissariamenti dovrebbe terminare, considerato che negli ultimi anni il legislatore ha adottato provvedimenti in materia di semplificazioni che hanno introdotto poteri derogatori estremamente significativi. Anche in assenza di commissariamenti, ANAS e RFI possono già usufruire di strumenti molto incisivi, addirittura superiori a quelli di cui godevano i commissari in passato. Prima di procedere alla nomina di nuovi commissari, bisognerebbe effettuare una valutazione che consenta di comprendere l'impatto dei commissariamenti sui tempi di realizzazione delle opere e capire quanti siano i responsabili unici di procedimento.

Il vice ministro BELLANOVA riferisce che l'orientamento sulle opere menzionate dal senatore Margiotta, così come su altre, è quello di istituire tavoli tecnici specifici che consentano di coordinare l'interlocuzione delle varie realtà istituzionali coinvolte nell'*iter*.

Per quanto riguarda il numero delle opere da commissariare, ricorda che è stata la stessa 8ª Commissione, nel parere reso sul precedente schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, a sollecitare il commissariamento di un lungo elenco di opere, per cui il Governo si è attenuto a un chiaro indirizzo del Parlamento.

Peraltro, la lista delle opere contenuta nello schema attualmente all'esame delle Commissioni parlamentari è frutto non solo del recepimento da parte del Governo delle indicazioni contenute nei pareri parlamentari ma anche di un percorso di ascolto e confronto tra Governo e Gruppi parlamentari coordinato dallo stesso Ministro, del quale il provvedimento in esame costituisce la sintesi.

Sul tema della sproporzione tra il numero delle opere da commissariare e quello dei commissari designati si impegna a riferire al Ministro quanto emerso nel corso del dibattito odierno.

Il seguito dell'esame è rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

[\(2301\)](#) Conversione in legge del decreto-legge 23 giugno 2021, n. 92, recante misure urgenti per il rafforzamento del Ministero della transizione ecologica e in materia di sport
(Parere alla 13a Commissione. Esame e rinvio)

La relatrice [PERGREFFI](#) (*L-SP-PSd'Az*) illustra il provvedimento in esame, che introduce misure urgenti per il rafforzamento del Ministero della transizione ecologica e disposizioni in materia di sport. In particolare, al fine di consentire l'attuazione delle politiche di transizione ecologica definite nel PNRR e di conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione e di politica ambientale assunti in ambito europeo e con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, l'articolo 1 autorizza, per il biennio 2021-2022, il Ministero della transizione ecologica ad assumere a tempo indeterminato 218 unità di personale non dirigenziale ad elevata specializzazione tecnica.

L'articolo 2 reca disposizioni volte a definire l'articolazione della struttura di missione per l'attuazione del PNRR, istituita presso il Ministero della transizione ecologica ai sensi dell'articolo 8, comma 1, del decreto-legge n. 77 del 2021 (il cosiddetto decreto "semplificazioni", attualmente in corso di esame

presso la Camera dei deputati).

Esso inoltre proroga dal 30 giugno 2021 al 31 luglio 2021 il termine entro il quale i regolamenti di organizzazione del Ministero della transizione ecologica e del Ministero dello sviluppo economico, ivi inclusi quelli degli uffici di diretta collaborazione, potranno essere adottati con procedura semplificata in deroga al procedimento ordinario stabilito dall'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge n. 400 del 1988.

L'articolo 3 prevede che il Ministero della transizione ecologica, per l'espletamento delle attività tecniche e scientifiche correlate all'attuazione del PNRR, si possa avvalere di personale dell'ENEA e dell'ISPRA. Reca inoltre precisazioni sulla dipendenza funzionale dal suddetto Ministero del Comando unità forestali, ambientali e agroalimentari dell'Arma dei Carabinieri.

Con l'articolo 4 sono introdotte disposizioni volte al rafforzamento dei poteri dei soggetti attuatori dei quali si possono avvalere i Presidenti delle Regioni - subentrati nelle funzioni dei Commissari straordinari ai sensi dell'articolo 10 del decreto-legge n. 91 del 2014 - per lo svolgimento delle attività di progettazione e di esecuzione degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, nonché misure volte a potenziare la dotazione di personale da destinare alle attività per il contrasto al dissesto idrogeologico.

Ulteriori precisazioni riguardano la disciplina dei Commissari straordinari per l'attuazione degli interventi di bonifica nei siti contaminati di interesse nazionale di Crotona e Brescia Caffaro.

È infine istituito il Commissario straordinario per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione delle nuove opere per il collettamento e la depurazione della sponda bresciana del lago di Garda. A tale Commissario, individuato nel prefetto di Brescia, sono attribuiti i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge "sblocca cantieri".

L'articolo 5, al fine di consentire una più efficace partecipazione italiana agli eventi e ai negoziati internazionali sui temi ambientali, prevede la nomina di un inviato speciale per il cambiamento climatico da parte del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e del Ministro della transizione ecologica.

L'articolo 6 innalza da tre a cinque il numero dei componenti del Consiglio di amministrazione dell'ENEA.

L'articolo 7 prevede che la disposizione contenuta nel decreto-legge semplificazioni del 2021 attualmente all'esame della Camera dei deputati che attribuisce la competenza per la valutazione ambientale dei progetti ricompresi nel PNRR, di quelli finanziati a valere sul fondo complementare nonché dei progetti attuativi del PNIEC alla Commissione PNRR-PNIEC si applichi alle istanze presentate a partire dal prossimo 31 luglio.

L'articolo in esame stabilisce inoltre che anche il trasferimento alla competenza statale delle istanze riguardanti i progetti per la realizzazione di impianti fotovoltaici con potenza complessiva superiore a 10MW, anch'esso previsto da una disposizione contenuta nel suddetto decreto semplificazioni, trovi applicazione con riferimento alle istanze presentate a partire dal 31 luglio 2021.

Ulteriori disposizioni riguardano poi il personale della Commissione PNRR-PNIEC, nonché la Scuola nazionale dell'amministrazione.

L'articolo 8 reca disposizioni per lo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano-Cortina 2026, che integrano l'articolo 3 del decreto-legge n. 16 del 2020.

Tale articolo, in particolare, ha disciplinato l'istituzione e l'attività della società "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.", assegnandole lo scopo statutario di realizzare, quale centrale di committenza e stazione appaltante, le opere infrastrutturali per lo svolgimento delle Olimpiadi del 2026 che sarebbero state individuate con un successivo decreto ministeriale.

Sempre al fine di realizzare tali opere - individuate con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 7 dicembre 2020 - e ove ne ricorrano le condizioni, il citato articolo 3 ha inoltre autorizzato il Presidente del Consiglio dei ministri a nominare uno o più commissari straordinari dotati dei poteri e delle funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, del decreto-legge "sblocca cantieri", vale a dire della possibilità di svolgere le funzioni di stazione appaltante e di operare in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici, fatto salvo il rispetto della legislazione antimafia e degli obblighi

derivanti dalla normativa europea.

Sempre l'articolo 3 del decreto-legge n. 16 ha infine attribuito all'organo di amministrazione della Società i poteri sostitutivi e le facoltà in materia di contratti pubblici già previsti dall'articolo 61, commi 5 e 8, del decreto-legge n. 50 del 2017 per il Commissario incaricato della realizzazione del progetto sportivo delle finali di coppa del mondo e dei campionati mondiali di sci alpino di Cortina del marzo 2020 e del febbraio 2021.

L'articolo 8 del provvedimento in esame interviene dunque su tale quadro normativo per attribuire come scopo statutario alla Società non solo la realizzazione ma anche la progettazione delle opere previste per lo svolgimento delle Olimpiadi e per ricomprendere tra tali opere anche le opere finanziate interamente, anche connesse e di contesto relative agli impianti sportivi olimpici, sulla base di un piano degli interventi predisposto dalla Società, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con le regioni interessate, e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri o dell'autorità politica delegata allo sport, da adottare entro il 31 ottobre 2021.

Ulteriori integrazioni riguardano le funzioni e i poteri attribuiti ai Commissari straordinari nominati dal Presidente del Consiglio, che vengono ampliati con il richiamo alla disciplina contenuta nell'intero articolo 4 del decreto-legge "sblocca cantieri", invece che nel solo comma 3.

Tra i poteri e le facoltà attribuite all'organo di amministrazione della Società sono inoltre inseriti anche quelli previsti dai commi 4 e 7 dell'articolo 61 del già citato decreto-legge n. 50 del 2017, che disciplinano le modalità per l'approvazione del piano degli interventi e la dichiarazione di pubblica utilità.

Sempre con riferimento alla Società, è infine disposta l'applicazione dell'articolo 23-*bis* del decreto legislativo n. 165 del 2001, in materia di mobilità del personale tra pubbliche amministrazioni e settore privato.

L'articolo 9 detta norme sul personale del CONI mentre l'articolo 10 contiene le disposizioni finanziarie.

In conclusione, segnala che nel corso dei lavori della Commissione ambiente è emersa l'intenzione del Governo di presentare un emendamento volto ad inserire nel disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 80 del 2021 (A.S. n. 2272, all'esame delle Commissioni riunite affari costituzionali e giustizia del Senato) i contenuti del decreto-legge in titolo. Indipendentemente dal seguito che il Governo vorrà dare a tale intenzione, ritiene che l'8ª Commissione dovrebbe comunque procedere all'espressione del parere, affinché resti agli atti il lavoro di approfondimento sui profili di interesse e, in particolare, sull'articolo 8.

Il seguito dell'esame è rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La senatrice [DI GIROLAMO](#) (M5S) rinnova l'invito ai capigruppo di maggioranza a incontrarsi per sciogliere i nodi politici preliminari alla prosecuzione dell'esame in Commissione dei disegni di legge n. 1415 e congiunti, in materia di riforma della RAI.

Il [PRESIDENTE](#) comunica che il Presidente del Senato - in risposta alla lettera con cui le era stato comunicato l'inserimento all'ordine del giorno della 8ª Commissione dei disegni di legge n. 2037 e seguenti in materia di volo da diporto, ai fini del raggiungimento delle possibili intese con la Camera dei deputati, ai sensi dell'articolo 51, comma 3, del regolamento del Senato - lo ha invitato a riferire alla 8ª Commissione l'orientamento emerso nel corso delle interlocuzioni con il Presidente della Camera dei deputati e il Presidente della IX Commissione della Camera dei deputati favorevole a proseguire in tale sede la trattazione delle iniziative legislative pendenti.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA ANTIMERIDIANA DI DOMANI

Il [PRESIDENTE](#) comunica che la seduta della Commissione, convocata domani, mercoledì 7 luglio, alle ore 8,30, non avrà più luogo. Resta invece confermata la seduta prevista, sempre domani, alle ore 12,30 ovvero alla sospensione dei lavori d'Aula, se successiva.

La seduta termina alle ore 15,50.

