

BOZZE DI STAMPA

16 luglio 2025

N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIX LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti (1579)

EMENDAMENTI **(al testo del decreto-legge)**

Art. 1

1.1

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sopprimere l'articolo.

1.2

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Sopprimere l'articolo.

1.3

IRTO, BASSO, FINA

Sopprimere l'articolo.

1.4

IRTO, BASSO, FINA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1

(Disposizioni urgenti per la realizzazione degli interventi di contrasto della scarsità idrica nell'Italia meridionale, nella Regione Siciliana e nella Regione Sardegna)

1. Al fine di assicurare i necessari investimenti per il contrasto della scarsità idrica, per il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture idriche della Regione Siciliana, della Regione Sardegna e dell'Italia meridionale è autorizzata la spesa totale di 1.700 milioni di cui 100 milioni per il 2025, 300 milioni per il 2026, 300 milioni per il 2028, 300 milioni per il 2029, 300 milioni per il 2030, 300 milioni per il 2031 e 100 milioni per il 2032 da destinare alla realizzazione delle opere valutate come prioritarie nella prima proposta d'azione alla Cabina di regia di cui all'articolo 1 del decreto-legge 15 maggio 2024, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 giugno 2023, n. 68, elaborate con il supporto delle autorità di bacino distrettuali della Sicilia, della Sardegna e dell'Appennino meridionale. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede ai sensi del comma 2.

2. Il comma 272 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213, è sostituito dal seguente:

«272. Al fine di consentire l'approvazione da parte del CIPESS, entro l'anno 2024, del progetto definitivo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria ai sensi dell'articolo 3, commi 7 e 8, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, nelle more dell'individuazione di fonti di finanziamento atte a ridurre l'onere a carico del bilancio dello Stato, è autorizzata la spesa complessiva di 5.262 milioni di euro, in ragione di 607 milioni di euro per l'anno 2024, 385 milioni di euro per l'anno 2025, 618 milioni di euro per l'anno 2026, 630 milioni di euro per l'anno 2028, 1.100 milioni di euro per l'anno 2029, 602 milioni di euro per l'anno 2030, 1.160 milioni di euro per l'anno 2031 e 160 milioni di euro per l'anno 2032».

1.5

IRTO, BASSO, FINA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 1

(Disposizioni urgenti per l'avvio della cantierizzazione degli interventi per prevenire il rischio idrogeologico e idraulico)

1. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213, dopo il comma 108, è inserito il seguente:

«108-bis. In considerazione della gravità e della sempre maggiore frequenza di eventi climatici estremi causati dal cambiamento climatico che comportano la necessità di interventi strutturali e non strutturali per ridurre il rischio di danni derivanti da calamità naturali ed eventi catastrofali, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è istituito un Fondo per sostenere gli interventi per spese in conto capitale volti a prevenire e a mitigare il rischio idrogeologico e idraulico con una dotazione iniziale complessiva di 6.355 milioni di euro, di cui 485 milioni di euro per l'anno 2025, 918 milioni di euro per l'anno 2026, 930 milioni di euro per l'anno 2028, 1.400 milioni di euro per l'anno 2029, 902 milioni di euro per l'anno 2030, 1.460 milioni di euro per l'anno 2031 e 260 milioni di euro per l'anno 2032».

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1 si provvede mediante l'utilizzo delle risorse rivenienti dall'abrogazione disposta dal comma 4.

3. Le assegnazioni del Fondo istituito ai sensi del comma 1 sono disposte con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica per la realizzazione degli interventi strutturali e non strutturali previsti nei piani di gestione del rischio alluvione e nei piani stralcio per l'assetto idrogeologico, redatti dalle Autorità di bacino distrettuali in attuazione della direttiva 2007/60/CE (cosiddetta «Direttiva Alluvioni») e del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, finalizzati alla prevenzione e alla mitigazione del rischio idraulico e idrogeologico, assicurando in ogni caso che almeno il 40 per cento delle risorse allocabili territorialmente, indipendentemente dalla fonte finanziaria di provenienza, sia destinato alle regioni del Mezzogiorno.

4. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213, il comma 272 è abrogato.

1.6

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, lettera a), al numero 1, premettere il seguente:

«01) al comma 8, lettera b) sostituire le parole: "anche per fasi costruttive" con le seguenti: unitariamente entro la data definita con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro il termine di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione della presente disposizione;"».

1.7

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

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

1.8

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

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

1.9

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera a), sostituire il numero 1 con il seguente: «1) al comma 8, alinea, le parole: «sentite la Regione Siciliana e la regione Calabria» sono sostituite dalle seguenti: «previa intesa con le Regione Siciliana e la regione Calabria e con i comuni interessati, favorendo la corretta informazione, la partecipazione e la consultazione delle collettività locali ».

1.10

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera a), sostituire il numero 1) con il seguente: 1) al comma 8, lettera a), le parole da: «e che eventuali» fino alla fine della lettera sono soppresse.

1.11

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera a), sostituire il numero 1) con il seguente: 1) al comma 8, lettera a), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, fatta salva la responsabilità del contraente generale per eventuali ritardi nell'esecuzione dell'opera».

1.12

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera a), sostituire il numero 1) con il seguente: 1) al comma 8, la lettera b) è abrogata.

1.13

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2, alinea, primo periodo, dopo la parola: «stesso» sono inserite le seguenti: «e alle prescrizioni parzialmente ottemperate o non ottemperate contenute nel parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS n. 1185 del 15 marzo 2013 sulla verifica di ottemperanza sul progetto definitivo e sue varianti sostanziali».

1.14

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2, alinea, primo periodo, dopo la parola: «integrato» sono inserite

le seguenti: «dal progetto di fattibilità tecnico-economica delle opere complementari e di adduzione funzionali all'operatività dell'opera e »; sostituire *la lettera b) con la seguente: "b)* all'articolo 4, il comma 7 è abrogato".

1.15

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2, lettera *a)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , prevedendo, per le azioni sismiche, accelerazioni di picco al suolo almeno pari all'accelerazione di gravità (PGA di 1g); »

1.16

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2: 1) alla lettera *d)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e alla compatibilità geologica e geomorfologica dell'opera »; 2) alla lettera *e)* dopo la parola: « tecnologica » sono aggiunte le seguenti: « , ivi inclusa quella conoscitiva dei modelli geo-strutturali e sismo-tettonici, ».

1.17

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2, lettera *d)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche alla luce del cambiamento climatico in atto, secondo i modelli predittivi più sfavorevoli all'opera ».

1.18

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2, lettera *d)*, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e alla con-

formità con il Regolamento UE 2020/852 in relazione alla protezione delle risorse marine ».

1.19

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 2, dopo la lettera f) è inserita la seguente: « f-bis) al fenomeno del gigantismo navale ».

1.20

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, dopo il comma 2, è inserito il seguente: «2-bis. Ai fini dell'adeguamento del progetto definitivo di cui al comma 2 sono acquisiti i seguenti documenti: a) i fogli geologici 588 (Villa San Giovanni), 589 (Palmi) e 602 (Motta San Giovanni) della Carta Geologica d'Italia al 50.000 (Progetto CARG), con relative banche dati, e le carte geotematiche (morfologiche, idrogeologiche e di pericolosità geologica) riferite ai medesimi fogli e al foglio 601 (Messina Reggio di Calabria); b) i risultati dell'esecuzione di nuovi rilievi di sismica a riflessione, secondo le più moderne tecniche in alta risoluzione, nell'area dello Stretto di Messina, sia onshore che offshore. ».

1.21

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, dopo il comma 2, è inserito il seguente: « 2-bis. Al progetto di cui al comma 2 si applica quanto previsto dall'articolo 40 del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, in materia di dibattito pubblico. ».

1.22

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3: 1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: « la relazione di cui al comma 2 » sono aggiunte le seguenti: « al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro novanta giorni dalla ricezione, e »; 2) al comma 7, secondo periodo, dopo la parola: « trasmette » sono inserite le seguenti: « al Consiglio superiore dei lavori pubblici e ».

1.23

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3: 1) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: «una conferenza di servizi» sono inserite le seguenti: « decisoria, ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 »; 2) al comma 5, il primo periodo è soppresso.

1.24

IRTO, BASSO, FINA

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

a.1) all'articolo 3:

1) al comma 7, secondo periodo, alinea, dopo le parole: «Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti» sono inserite le seguenti: «, previa acquisizione da parte del Governo di formale parere della Commissione europea in ordine alla possibilità di interpretare il limite del 50 per cento di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, nel senso di cui all'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), del presente decreto,»;

2) dopo il comma 10, è inserito il seguente:

«10-bis. Nelle more del rilascio del parere della Commissione europea di cui al comma 7, si provvede alla predisposizione del progetto esecutivo dell'intera opera adottando i metodi e gli strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

1.25

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3: 1) al comma 7, secondo periodo, alinea, dopo le parole: « Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » sono inserite le seguenti: « , previa acquisizione da parte del Governo di formale parere della Commissione europea in ordine alla possibilità di interpretare il limite del 50 per cento di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, nel senso di cui all'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), del presente decreto,»; 2) dopo il comma 10, è inserito il seguente: «10-bis. Nelle more del rilascio del parere della Commissione europea di cui al comma 7, si provvede alla predisposizione del progetto esecutivo dell'intera opera adottando i metodi e gli strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

1.26

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"a.1) all'articolo 3:

1) al comma 7, secondo periodo, dopo le parole: "Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti", aggiungere le seguenti: ", previa acquisizione da parte del Governo di formale parere della Commissione europea in ordine alla possibilità di interpretare il limite del 50 per cento di cui all'articolo 72, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, nel senso di cui all'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), del presente decreto, ";

2) dopo il comma 10, è inserito il seguente: "10-bis. Nelle more del rilascio del parere della Commissione europea di cui al comma 7, si provvede alla predisposizione del progetto esecutivo dell'intera opera adottando i metodi e gli strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni di cui all'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36".

1.27

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, comma 8, dopo la parola: «maggioranza» sono inserite le seguenti: «di almeno i due terzi».

1.28

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"a.1) all'articolo 3, comma 8, dopo le parole: "entro il 31 dicembre 2024", aggiungere le seguenti: " previa l'acquisizione preventiva del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ";

1.29

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, il comma 9 è abrogato.

1.30

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a.1) all'articolo 3, dopo il comma 11, è inserito il seguente: «11-bis. Al fine di garantire adeguato supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA, di identificare tempestivamente gli impatti ambientali significativi e negativi imprevisti e adottare le opportune misure correttive, con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, è istituito un Osservatorio ambientale ai sensi dell'articolo 28 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Ministero della transizione ecologica del 25 giugno 2021, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 165 del 12 luglio 2021. ».

1.31

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, sopprimere la lettera a-bis).

1.32

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, sostituire la lettera b) con la seguente: b) all'articolo 4: 1) il comma 3 è sostituito dal seguente: «3. La società concessionaria seleziona il contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione; 2) i commi 4 e 5 sono abrogati.»

1.33

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera b), sostituire le parole: delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per con le seguenti: dei pareri obbligatori dell'Avvocatura dello Stato o del Consiglio di Stato finalizzati a prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o a; alla medesima lettera b), sopprimere le parole da: con una decurtazione percentuale fino alla fine del periodo.

1.34

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, lettera b), sostituire le parole: "delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per" con le seguenti: dei pareri obbligatori dell'Avvocatura dello Stato o del Consiglio di Stato finalizzati a prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o a.

Consequentemente, alla medesima lettera b), sopprimere le parole da: con una decurtazione percentuale fino alla fine del periodo.

1.35

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, lettera b) sostituire le parole: "delle regole sull'obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o per" con le seguenti: "dei pareri obbligatori dell'Avvocatura dello Stato o del Consiglio di Stato finalizzati a prevenire le controversie e le dispute tecniche di ogni natura o a".

Consequentemente, alla medesima lettera b), sopprimere le parole da: "con una decurtazione percentuale" fino alla fine del periodo.

1.36

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"b.1) all'articolo 4, comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Gli atti di cui ai commi 3 e 4, ivi compresi i contratti caducati ai sensi dell'articolo 34-*decies*, comma 3, secondo periodo del decreto legge 18 ottobre 2012, n.179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221 sono trasmessi al Parlamento anche in relazione agli aspetti di finanza pubblica e alla verifica del rispetto delle disposizioni di cui al primo periodo.";"

1.37

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"b.1) all'articolo 4, dopo il comma 5 è aggiunto il seguente: "5-*bis*. Qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provvede alla selezione di un nuovo contrente generale nel rispetto delle procedure di cui all'art. 205 del decreto legislativo 31 marzo 2023 n.36, della Direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in

materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.";

1.38

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"b.1) all'articolo 4, comma 8-bis sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: "L'informazione antimafia di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, è acquisita prima di stipulare, approvare o autorizzare qualsiasi contratto e subcontratto connesso alla realizzazione dell'opera, anche di importo inferiore a 150.000 euro. Su tutti gli operatori economici coinvolti negli appalti e nei subappalti connessi alla realizzazione dell'opera sono effettuati controlli rafforzati e verifiche sistematiche, mediante strumenti digitali, anche in relazione al rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro. Allo scopo di garantire il rispetto della legalità e la tutela dei lavoratori, in relazione ai lavori finalizzati alla realizzazione dell'opera o connessi alla stessa, possono essere previsti limiti al subappalto, anche in deroga a quanto disposto dall'articolo 119 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.";

1.39

IRTO, BASSO, FINA

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

b.1) all'articolo 4, comma 8-bis, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «L'informazione antimafia di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, è acquisita prima di stipulare, approvare o autorizzare qualsiasi contratto e subcontratto connesso alla realizzazione dell'opera, anche di importo inferiore a 150.000 euro. Su tutti gli operatori economici coinvolti negli appalti e nei subappalti connessi alla realizzazione dell'opera sono effettuati controlli rafforzati e verifiche sistematiche, mediante strumenti digitali, anche in relazione al rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro. Allo scopo di garantire il rispetto della legalità e la tutela dei lavoratori, in relazione ai lavori finalizzati alla realizzazione dell'opera o connessi alla stessa, possono essere previsti limiti al subappalto, anche in deroga a quanto disposto dall'articolo 119 del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

1.40

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere la seguente: b.1) all'articolo 4, comma 8-bis, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « L'informazione antimafia di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, è acquisita prima di stipulare, approvare o autorizzare qualsiasi contratto e subcontratto connesso alla realizzazione dell'opera, anche di importo inferiore a 150.000 euro. Su tutti gli operatori economici coinvolti negli appalti e nei subappalti connessi alla realizzazione dell'opera sono effettuati controlli rafforzati e verifiche sistematiche, mediante strumenti digitali, anche in relazione al rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro. Allo scopo di garantire il rispetto della legalità e la tutela dei lavoratori, in relazione ai lavori finalizzati alla realizzazione dell'opera o connessi alla stessa, possono essere previsti limiti al subappalto, anche in deroga a quanto disposto dall'articolo 119 del Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.».

1.41

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, sopprimere la lettera b-bis).

1.42

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, alla lettera b-bis), capoverso "9-sexies", sostituire le parole da: "di diritto" fino alla fine del periodo, con le seguenti: ", nell'elenco di cui all'articolo 63, comma 1, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36 sulla base della domanda al Servizio Qualificazione della stazioni appaltanti dell'Autorità Nazionale Anticorruzione e previa verifica da parte della stessa Autorità dei requisiti di cui all'Allegato II.4 del medesimo codice dei contratti pubblici.".

1.43

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Alla lettera b-bis), capoverso "9-sexies", aggiungere, in fine, il seguente periodo: "Si applica in ogni caso l'articolo 43 del codice dei contratti pubblici, di cui al legislativo 31 marzo 2023, n. 36. agli affidamenti realizzati in proprio nonché a quelli realizzati dai soggetti affidatari di contratti da parte della società Stretto di Messina S.p.A."

1.44

SIRONI, Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO

Aggiungere, in fine, i seguenti commi: 1-bis. Ai Presidenti delle regioni nell'esercizio delle funzioni di commissari straordinari delegati contro il dissesto idrogeologico ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, sono attribuite le funzioni di coordinamento e realizzazione degli interventi funzionali a garantire la salvaguardia del territorio e la mitigazione del rischio idrogeologici;

1-ter. Le tipologie di interventi di mitigazione del rischio idrogeologico e di salvaguardia del territorio riguardano:

a) le opere di difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua, dei rami terminali dei fiumi e delle loro foci nel mare, nonché delle zone umide adiacenti;

b) la moderazione delle piene, anche mediante vasche di laminazione, casse di espansione, scaricatori di piena, scolmatori, diversivi o altro, per la difesa dalle inondazioni e dagli allagamenti;

c) la difesa e il consolidamento dei versanti, dei costoni rocciosi e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi, le valanghe e gli altri fenomeni di dissesto;

d) la protezione delle coste e degli abitati dall'ingressione e dall'erosione delle acque marine e il rifacimento degli arenili, anche mediante opere di ricostituzione dei cordoni dunali e della linea di costa;

e) la gestione del rischio e del rischio residuo anche mediante monitoraggio del dissesto e interventi non strutturali funzionali ad abbattere il danno atteso, previo parere del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri;

f) la demolizione delle opere abusive giacenti in alveo, anche in danno;

g) gli interventi integrati in grado di garantire, attraverso interventi strutturali e non strutturali, contestualmente la riduzione del rischio idrogeologico e il miglioramento dello stato ecologico dei corsi d'acqua e la tutela

degli ecosistemi e della biodiversità, comprese le cosiddette «infrastrutture verdi », quando siano ad esse assegnati prevalenti obiettivi di contrasto del dissesto idrogeologico e della difesa del suolo.

1-*quater*. Nell'ambito degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico di cui al comma 1-*bis*, sono ammissibili al finanziamento le attività di progettazione, anche non definitiva, i lavori di mantenimento o

di ripristino della funzionalità delle infrastrutture esistenti nell'area di intervento esclusivamente nei casi in cui la necessità di mantenimento o ripristino sia determinata dagli interventi medesimi, nonché i lavori complementari necessari per rendere l'opera di mitigazione del rischio efficace e fruibile.

1-*quinquies*. Per le finalità di cui ai commi 1-*bis*, 1-*ter* e 1-*quater*, è istituito, presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Fondo per il dissesto idrogeologico, con una dotazione pari a 600 milioni di euro dal 2025 al 2031.

1-*sexies*. I commi 272, 273, 273-*bis*, 273-*ter*, 274 e 275 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213, sono abrogati; *sostituire la rubrica con la seguente*: Disposizioni urgenti per la realizzazione di interventi di salvaguardia del territorio e mitigazione del rischio idrogeologico.

1.45

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

1-*bis*. Al fine di migliorare la dotazione infrastrutturale della Sicilia e della Calabria è istituito un fondo, con una dotazione pari a 600 milioni di euro dal 2025 al 2031,

da destinare ai seguenti interventi:

a) ripristino, valorizzazione e implementazione delle linee ferroviarie della Sicilia e della Calabria, comprese quelle considerate a scarso traffico, attraverso lo studio di nuovi programmi di mobilità, favorendo,

ove possibile, il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma;

b) implementazione di un sistema « a rete » delle linee ferroviarie della Sicilia e della Sardegna;

c) riqualificazione e valorizzazione delle stazioni passeggeri della Sicilia e della

Calabria;

d) potenziamento e miglioramento dei collegamenti dei porti e degli aeroporti di

Sicilia e Calabria con la rete ferroviaria;

e) potenziamento tecnologico della dorsale appenninica (Campania-Basilicata-Calabria);

f) realizzazione dell'alta capacità sulla tratta ferroviaria Salerno-Reggio Calabria

e potenziamento delle linea Lamezia-Catanzaro Lido e Taranto-Sibari-Reggio Calabria;

adeguamento delle tratte ferroviaria Messina-Catania-Palermo, Catania-Siracusa,

Caltagirone-Niscemi-Gela, Siracusa-Ragusa- Gela, Palermo-Agrigento, Palermo-Trapani; miglioramento dei nodi ferroviari di Palermo e Catania;

g) messa in sicurezza delle strade della Sicilia e della Calabria;

h) completamento del corridoio ionico «Taranto-Sibari-Reggio Calabria» SS.106 « Jonica »;

i) messa in sicurezza della SS.18 (Calabria);

l) completamento della strada del Medio Savuto (Calabria);

m) adeguamento e messa in sicurezza dei seguenti tratti stradali: A19 « Palermo- Catania »; SS. 643 di Polizzi; SS. 121 « Palermo- Agrigento »; SS. 288; SS. 417 di Caltagirone; SS. 615 « Agrigento-Sciacca »; SS. 188 « Centro Occidentale Sicula »; SS. 290 di Alimena; SS. 640 di Porto Empedocle; SS. 120 dell'Etna e delle Madonie.

1-ter. I commi 272, 273, 273-bis, 273-ter, 274 e 275 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213, sono abrogati; *sostituire la rubrica con la seguente*: Disposizioni urgenti per il miglioramento e il potenziamento della dotazione infrastrutturale della Sicilia e della Calabria.

1.46

Barbara FLORIDIA, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«1-bis. Al fine di assicurare la piena funzionalità dei servizi pubblici locali delle regioni Sicilia e Calabria nonché salvaguardare la destinazione propria delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, all'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213, i commi 272, 273 e 274 sono abrogati.; all'articolo 1, comma 275, primo periodo, della legge 30 dicembre 2023, n. 213, dopo le parole: «reperimento di ulteriori risorse » sono inserite le seguenti: « a carico del bilancio dello Stato ».

ORDINI DEL GIORNO

G1.100

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti per l'avvio delle cantierizzazioni relative al collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. In particolare, prevede che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, sono rideterminati sulla base del costo indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012;

il 26 giugno 2025 presso l'Aula Convegni del Senato, le Commissioni riunite Trasporti, Attività produttive, Politiche Ue dell'I Senato e Politiche Ue, Ambiente e Industria del Senato hanno svolto l'audizione del Commissario europeo per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas, sulle tematiche di sua competenza;

l'Unione europea ha deciso di accelerare sulla mobilità militare, ovvero il piano per ammodernare le infrastrutture degli Stati membri in modo da poter trasportare truppe e mezzi dove e quando ve ne fosse la necessità;

alla riunione straordinaria della commissione Ten-T - a cui partecipano gli Stati membri e i commissari europei - è stata valutata l'ipotesi per cui ci sarebbero 500 opere prioritarie da affrontare con urgenza, nonché il tema dei finanziamenti che si agirebbe intorno ai 100 miliardi;

per l'Italia potrebbe essere incluso in tale elenco il Ponte sullo Stretto di Messina, che potrebbe rientrare nella lista di progetti dual-use. Spetta alle autorità italiane valutare se lo scopo principale del ponte sia militare o civile, come affermato da un portavoce della Commissione europea precisando che, per classificare la spesa pubblica, l'esecutivo Ue utilizza la cosiddetta Cofog (Classificazione delle funzioni delle amministrazioni pubbliche) adottata in ambito Ocse e Onu. Tale meccanismo sarebbe particolarmente rilevante per l'attivazione della clausola di salvaguardia nazionale, che consente un aumento della spesa per la difesa senza il rischio che la Commissione avvii una procedura per i disavanzi eccessivi;

gli investimenti per il piano di mobilità militare - fa sapere la Commissione in una nota - «saranno concentrati sui progetti con il maggiore impatto tangibile in termini di duplice uso, garantendo che i miglioramenti infrastrutturali soddisfino sia le esigenze civili che quelle militari»; i risultati di questo lavoro confluiranno direttamente nel prossimo pacchetto sulla mobilità militare;

ad aprile 2025 è stato approvato il Regolamento di esecuzione (UE) 2025/675 che modifica il regolamento (UE) n. 1302/2014 relativo a una spe-

cifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile - Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea e la decisione di esecuzione 2011/665/UE relativa al registro dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati. Con tale atto per la prima volta, personale militare può viaggiare in carrozze certificate Ue direttamente collegate a treni merci che trasportano equipaggiamenti e munizioni, con un'unica autorizzazione europea;

L'Europa sta definendo un nuovo piano di infrastrutture, non più volto a ridurre i gap sociali, economici, infrastrutturali nell'ottica di uno sviluppo sostenibile dei diversi Stati membri, bensì attraverso il nuovo paradigma della cosiddetta *military mobility*, a scapito dunque di altre esigenze prioritarie quali, ed esempio gli effetti dell'emergenza climatica, la crisi idrica e l'impoverimento dei territori periferici e ultra periferici. Le misure sopradescritte risultano in linea con la svolta militarista e bellicista dell'Unione europea e ne rappresentano un'ulteriore conferma,

impegna il Governo:

a riconsiderare le disposizioni recate dall'articolo 1 del provvedimento al fine di non procedere con l'investimento sul Ponte sullo Stretto di Messina, valorizzando le risorse già impegnate per l'attraversamento dinamico, evitando di drenare ulteriori risorse da infrastrutture urgenti e necessarie per le regioni Sicilia e Calabria, quali quelle idriche, ferroviarie, stradali e ospedaliere e, in ogni caso, a chiarire nelle sedi parlamentari competenti la volontà e la necessità di classificare il Ponte sullo Stretto tra le infrastrutture ad uso militare;

a dare priorità alle infrastrutture utili per colmare i diversi fabbisogni territoriali delle varie regioni italiane con particolare riguardo al contrasto del dissesto idrogeologico, alla manutenzione ordinaria della sicurezza stradale e ferroviaria e non a quelle ritenute utili a scopi militaristi e bellicisti.

G1.101

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Il Senato,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame apporta diverse modifiche al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, come convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, con il quale è stato riavviato l'*iter* realizzativo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il Contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente;

con un emendamento dei Relatori approvato in sede referente la Società Stretto di Messina S.p.A. è stata inserita di diritto, ai sensi dell'articolo 63, comma 4, del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate di cui all'articolo 63, comma 1, del medesimo codice dei contratti pubblici, consentendo alla predetta società di operare quale stazione appaltante nella fase di progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici funzionali all'espletamento dei compiti assegnati alla società per legge;

L'Autorità Nazionale Anticorruzione in sede di audizione davanti le Commissioni VIII e IX della Camera, ha avuto modo di porre in evidenza come per tutti i contratti connessi alla realizzazione dell'infrastruttura, anche in considerazione del fatto che trattasi di un'opera ad alto rischio di infiltrazioni criminali, debbano essere garantiti in particolare, la massima trasparenza delle procedure e dei cantieri, nonché verifiche sistematiche e controlli rafforzati, da effettuarsi mediante strumenti digitali, su tutte le imprese coinvolte nella realizzazione dell'opera, inclusi i subappaltatori, anche ai fini del rispetto della normativa in materia di sicurezza dei lavoratori, prevedendo contestualmente la possibilità di stabilire limiti al ricorso al subappalto,

impegna il Governo:

a garantire che la Società Stretto di Messina nell'operare in qualità di stazione appaltante nella fase di progettazione, affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici funzionali alla realizzazione del Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria:

1) acquisisca l'informazione antimafia di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, prima di stipulare, approvare o autorizzare qualsiasi contratto e subcontratto connesso alla realizzazione dell'opera, anche di importo inferiore a 150.000 euro;

2) effettui controlli rafforzati e verifiche sistematiche, mediante strumenti digitali, anche in relazione al rispetto della normativa in materia di sicurezza sul lavoro, su tutti gli operatori economici coinvolti negli appalti e nei subappalti connessi alla realizzazione dell'opera;

3) adotti, secondo quanto previsto dall'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 metodi e strumenti di gestione digitale delle costruzioni per la progettazione e la realizzazione delle opere a tutti gli affidamenti realizzati in proprio, nonché per quelli realizzati dai soggetti affidatari di contratti da parte della medesima società.

G1.102

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Il Senato,

premessi che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame apporta diverse modifiche al decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 (decreto-legge n. 35 del 2023), come convertito dalla legge 26 maggio 2023, n. 58, con il quale è stato riavviato l'iter realizzativo del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria attraverso la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina S.p.A., la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il Contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera, nonché la risoluzione del contenzioso pendente;

l'articolo 1, comma 1, lettera a), numero 1), del testo in esame integra l'articolo 2, comma 8, lettera c), numero 5), del decreto-legge 35/2023, prevedendo che il costo complessivo dell'opera e le singole voci di spesa che lo compongono, comprensivi degli eventuali oneri finanziari che si prevede di sostenere per la realizzazione e gestione dell'opera, sono rideterminati ai sensi del comma 8-bis dello stesso decreto-legge n. 35 del 2023, sulla base del costo dell'opera indicato nell'Allegato II della Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2012, pari a 8,549 miliardi di euro;

il 24 novembre 2005 a seguito di bando con procedura ristretta il raggruppamento temporaneo di imprese con a capo Impregio S.p.A., oggi Webuild S.p.A., si aggiudicò la gara per la realizzazione del Collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, per un importo di 3,9 miliardi di euro, a seguito della quale il 27 marzo 2006 venne sottoscritto il contratto tra la SdM S.p.A. e lo stesso raggruppamento temporaneo di imprese. Nel 2011 con Atto Aggiuntivo è stato aggiornato l'importo di contratto, portandolo a 6,7 miliardi di euro, con un aumento del 72 per cento;

l'articolo 72, paragrafo 1, lettera c) della direttiva 2014/24/UE, cui rinvia il comma 8-bis del decreto-legge 35/2023, opportunamente citato all'interno della disposizione in esame, prescrive che l'eventuale aumento di prezzo determinato da una modifica contrattuale successiva alla stipula non deve essere superiore al 50 per cento del valore del contratto iniziale;

appare palesemente incongrua la scelta di calcolare il limite del 50 per cento di rincaro consentito senza obbligo di nuova gara su un importo molto più alto di quello originario (8,549 miliardi), ed in più basandosi non su un atto avente natura negoziale stipulato fra le parti, ma su un documento programmatico di spesa del Governo, per sua natura non equiparabile ad un accordo contrattuale;

la Commissione europea, in qualità di custode dei trattati, è chiamata a monitorare l'attuazione del diritto dell'Unione da parte degli Stati membri sotto il controllo della Corte di giustizia dell'Unione europea. In ragione di ciò, le autorità nazionali competenti degli Stati membri possono chiedere alla

Commissione di esprimere il proprio parere sull'applicazione di disposizioni specifiche dei pertinenti atti giuridici o di fornire orientamenti sulla loro attuazione,

impegna il Governo:

1) a chiedere, prima di sottoporre all'esame del CIPESS il progetto definitivo, formale parere alla Commissione europea sull'applicazione intertemporale del richiamato articolo 72 della direttiva 2014/24/UE ad un contratto stipulato prima della sua entrata in vigore e se per il calcolo del limite del 50 per cento si possa far riferimento ad un importo diverso rispetto a quello risultante dal contratto iniziale, utilizzando in sua vece un documento di finanza pubblica successivo, quale la Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanze;

2) ad esercitare un rigoroso controllo sul concessionario affinché sia osservata la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, disponendo che qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore del costo originario in sede di prima aggiudicazione, si provveda alla selezione di un nuovo contrente generale nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva 2014/24/UE e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione.

G1.103

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

la strada statale 258 Marecchia (SS 258) è una strada statale italiana che sfrutta il corridoio naturale della Val Marecchia per collegare Sansepolcro (provincia di Arezzo) con Rimini;

nel 2021 è stato firmato dalla provincia di Rimini e dai comuni interessati un Protocollo d'intesa per la mobilità e la viabilità della Valmarecchia finalizzato a ridurre significativamente i tempi di percorrenza, aumentare la sicurezza stradale e abbattere l'inquinamento nei centri abitati, nel quadro di un intervento di miglioramento e razionalizzazione del sistema mobilità e viabilità della Valmarecchia;

a fronte degli interventi dettagliati previsti dal citato Protocollo tra la provincia di Rimini e i comuni interessati, membri del Governo e della maggioranza che lo sostiene hanno invece proposto più volte la realizzazione di

una «nuova Marecchiese», una nuova strada che, sia per le condizioni morfologiche territoriali della stessa Valmarecchia, sia per le risorse esorbitanti ipotizzabili, appare di impossibile realizzazione;

in diverse occasioni esponenti di Governo hanno rimarcato l'inserimento dell'opera nel contratto di programma MIT ANAS 2021-2025 in modo tale che l'intervento sia sostenuto da risorse certe e da una progettazione coerente con gli standard previsti;

lo scorso 30 maggio è stato promosso un incontro pubblico organizzato dal Comitato Valmarecchia Futura in cui era testualmente comunicato «ANAS presenterà l'iter progettuale e messa in sicurezza SS 258 Marecchiese» con il capo della Direzione Tecnica ANAS Ingegnere Luca Bernardini e l'attuale capogruppo parlamentare di Fratelli d'Italia Galeazzo Bignami;

a quanto consta al presentatore, tale incontro è stato pubblicizzato tramite manifesti e locandine pubbliche con tanto di logo della stessa ANAS e avrebbe visto ANAS, un soggetto istituzionale del Paese, presentare un supposto «iter progettuale» alla presenza di partiti politici e comitati;

da quanto denunciato dagli stessi comuni interessati, ANAS oltre a presentare progettualità in una sede politica e non istituzionale, con forze politiche e comitati, non avrebbe viceversa mai presentato «iter progettuali» o progetti ai comuni interessati, alla provincia di Rimini e alla regione Emilia-Romagna, né li avrebbe convocati per avviarli;

l'opera è inserita nell'accordo di programma MIT-ANAS 2021-2025, tuttavia non compare nemmeno un euro per tale opera, neanche per finanziare la progettazione e «l'iter progettuale»;

nel provvedimento in esame non è previsto alcuno stanziamento che tratta, appunto, di opere, infrastrutture, investimenti progettazioni;

i comuni del territorio hanno già richiesto ad ANAS incontri per avviare la collaborazione sulla progettazione per gli interventi necessari, tenuto conto delle caratteristiche morfologiche dell'area e della presenza di rischio idraulico e idrogeologico;

occorre attivare al più presto incontri ufficiali con tutti i soggetti istituzionali competenti, con la provincia di Rimini, per arrivare ad un progetto di fattibilità concreto per migliorare la SS 258;

in sede di esame del provvedimento da parte delle commissioni di merito, è stato approvato un emendamento dei relatori (ora articolo 1-ter del testo) recante disposizioni per il finanziamento di opere indifferibili e urgenti;

l'emendamento prevede che: «Al fine di addivenire alla celere realizzazione di interventi infrastrutturali indifferibili, ANAS S.p.A. è autorizzata a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione dei seguenti interventi: SS 700 Caserta, il raddoppio della Galleria della Guinza, la variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana, interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della SS 78 Amandola-Mozzano e della SS 7-ter, tratto Manduria-Grottaglie»;

è del tutto evidente che non vi è alcun atto del Governo che preveda un qualche finanziamento anche solo per la progettazione degli interventi necessari sulla SS 258 Marecchiese, come già indicati nel Protocollo del 2021 tra provincia di Rimini e comuni, né per qualsivoglia «iter progettuale»;

anche negli emendamenti della maggioranza di Governo al cosiddetto decreto-legge Infrastrutture, a differenza delle opere sopracitate per le quali sono state individuate risorse almeno per la progettazione, per la SS 258 non è stato previsto e proposto alcun atto per finanziare anche solo la progettazione,

impegna il Governo:

ad attivare le procedure necessarie, nell'ambito delle proprie competenze, per assicurare il pieno coinvolgimento degli enti territoriali interessati, al fine di avviare rapidamente una collaborazione per la progettazione e realizzazione di interventi mirati di riqualificazione e messa in sicurezza della SS 258;

a individuare e destinare una prima quota di risorse, formalizzandola in appositi atti formali e programmatori, per finanziare la progettazione di interventi specifici e migliorativi della SS 258;

ad autorizzare ANAS S.p.A. a sviluppare o completare in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025, la progettazione di interventi infrastrutturali indifferibili sulla SS 258, analogamente a quanto fatto per altre infrastrutture oggetto dell'emendamento dei relatori citato in premessa.

G1.104

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

nel provvedimento in esame sono presenti disposizioni urgenti in materia di infrastrutture, trasporti e investimenti pubblici;

la messa in sicurezza e l'adeguamento del collegamento stradale Tarquinia-San Pietro in Palazzi, noto come superstrada Tirrenica, costituisce un'opera strategica per la viabilità, la sicurezza e lo sviluppo del territorio tirrenico centrale;

tale intervento è stato oggetto di progetti elaborati dalla Società autostrada tirrenica (SAT), il cui trasferimento ad ANAS S.p.A. è in fase di perfezionamento;

il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con il parere numero 65 del 2023, ha espresso valutazione favorevole su una parte del progetto, in particolare sul lotto Tarquinia-Pescia Romana, giudicato appaltabile in tempi rapidi;

a fronte della disponibilità progettuale, il Governo ha finora dichiarato genericamente, anche intervenendo in Parlamento nel corso della discussione di atti di sindacato ispettivo sul tema, l'intenzione di finanziare l'opera attraverso il Contratto di programma MIT-ANAS, il cui aggiornamento al periodo 2021-2025 è ancora in fase di definizione;

nella legge di bilancio 2024 e nella legge di bilancio 2025, non risultano stanziare risorse dedicate all'intervento, né risulta presentato formalmente al CIPESS lo schema aggiornato del Contratto di programma contenente un cronoprogramma certo e una copertura finanziaria chiara, nonostante autorevoli esponenti di maggioranza e Governo annunciavano nel 2023 l'apertura dei cantieri nel 2025;

il costo complessivo stimato dell'opera si aggira attorno a 1,5 miliardi di euro,

impegna il Governo:

ad accompagnare gli interventi di cui al provvedimento in esame con ulteriori iniziative di competenza, anche normative, volte a:

trasmettere con urgenza al CIPESS lo schema aggiornato del Contratto di programma 2021-2025 MIT-ANAS, garantendo l'inserimento tra le priorità dell'intervento di adeguamento della superstrada Tirrenica Tarquinia-San Pietro in Palazzi;

garantire la copertura finanziaria pluriennale dell'opera sin dalla prossima legge di bilancio;

predisporre un cronoprogramma dettagliato degli interventi, con avvio effettivo dei lavori almeno per i lotti progettualmente appaltabili (come il tratto Tarquinia-Pescia Romana-Ansedonia).

G1.105

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

la Variante della Tremezzina è un progetto infrastrutturale stradale di importanza cruciale, essenziale per migliorare il collegamento viario dei territori e delle comunità lungo la parte occidentale del lago di Como, per tutta la provincia di Como e a livello internazionale;

i lavori, che si sarebbero dovuti concludere entro le Olimpiadi invernali di Milano Cortina 2026, hanno subito rallentamenti causati da problemi tecnici e finanziari che ne hanno influenzato il cronoprogramma, determinando un prolungato e gravissimo stallo;

le rappresentanze di tutti i livelli istituzionali e delle organizzazioni economiche e sociali del comasco a ottobre 2024 hanno sottoscritto un documento inviato al Ministero delle Infrastrutture e ad ANAS per chiedere, ol-

tre che un aggiornamento puntuale sullo stato dei lavori, sulle criticità e sulle attività svolte per superarle, l'attivazione di un Tavolo tecnico permanente quale «Regia di Cantiere» per affrontare le molteplici criticità connesse alla realizzazione della Variante;

nonostante parziali riscontri da parte di ANAS, durante tutto il 2025 i lavori sono solo in parte ripresi con estrema lentezza e difficoltà, in assenza di un quadro certo di superamento delle criticità di natura tecnica e finanziaria che hanno generato uno stallo non più accettabile nella realizzazione dell'opera;

la situazione di incertezza legata al completamento della variante è aggravata da una condizione insostenibile della viabilità locale, causata in particolare dal traffico dovuto all'elevato afflusso turistico e dalla percorrenza di mezzi di traffico pesante sulla statale Regina, con conseguenze che si riversano sulla sicurezza e la qualità della vita delle comunità locali; condizione solo in parte mitigata dagli sforzi dispiegati dalle amministrazioni locali, con il supporto delle forze di polizia, per regolare il traffico nei periodi di maggiore stress;

nonostante le ripetute sollecitazioni e le rassicurazioni espresse in questi mesi da ANAS e da rappresentanti del Ministero delle infrastrutture, al momento non c'è stato alcun riscontro alle richieste formali poste dai referenti istituzionali, economici e sociali del comasco,

impegna il Governo:

a dare positivo riscontro, per quanto di competenza, alle richieste contenute nel documento trasmesso dalle massime istituzioni e rappresentanze comasche, istituendo il Tavolo tecnico permanente quale «Regia di Cantiere» per affrontare le molteplici criticità connesse alla realizzazione della Variante della Tremezzina e garantire il completamento dei lavori;

ad adottare le opportune iniziative di competenza per la individuazione di misure urgenti, anche attraverso un potenziamento straordinario:

a) degli organici disponibili delle forze dell'ordine e di tecnologie per garantire il rispetto dell'ordinanza vigente, con presidi il più possibile costanti o comunque molto frequenti, specie in mattinata, in zone che impediscano l'accesso irregolare dei mezzi all'area delle strettoie consentendo di farli girare e tornare indietro (ad esempio Laglio a sud e zona da individuare a nord);

b) dei mezzi e del sistema del trasporto pubblico locale, su gomma e via lago, anche con sperimentazione di modalità di riserva a favore di abbonati, di residenti e pendolari, e anche attraverso una mobilitazione coordinata con il trasporto da parte dei privati, sia per i residenti che per i turisti, privilegiando la via lago;

a promuovere la costituzione di un gruppo/tavolo di lavoro, guidati da Ministero e regione, per la definizione di un progetto complessivo e di sistema per la sostenibilità della mobilità pubblica e privata sul lago di Como in preparazione di una apposita Conferenza e delle conseguenti iniziative.

G1.106

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

l'articolo 1-*quinquies* reca disposizioni urgenti per il completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della variante alla strada statale 16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale 100;

la SS 100 rappresenta un'infrastruttura fondamentale per la mobilità nell'area metropolitana di Bari e della provincia di Taranto, costituendo un collegamento cruciale tra l'entroterra e la dorsale jonica;

il tratto compreso tra il chilometro 52+200 e il chilometro 66+600 necessita di interventi urgenti di completamento funzionale e messa in sicurezza, con adeguamento alla sezione tipo B e raccordo con le nuove arterie SS 106 DIR e SS 7 nel territorio di Palagianò;

anche il tratto tra il chilometro 44+500 e il chilometro 52+600, in località San Basilio, risulta strategico e richiede interventi analoghi;

la pericolosità della strada statale 100, in particolare nei tratti sopra richiamati, è da anni oggetto di forte preoccupazione da parte delle comunità locali, delle istituzioni territoriali e delle forze dell'ordine, a causa dell'elevato tasso di incidentalità, della commistione tra traffico leggero e pesante, e della presenza di carreggiate non adeguate ai volumi di traffico attuali. Numerosi episodi di cronaca e dati rilevati da ANAS e dagli enti competenti dimostrano l'urgenza di procedere quanto prima con gli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza;

gli interventi sopra indicati necessitano di adeguate risorse finanziarie, stimabili rispettivamente in 120 milioni di euro e 140 milioni di euro,

impegna il Governo

ad assicurare, nei prossimi provvedimenti utili, le risorse necessarie, pari complessivamente a 260 milioni di euro per finanziare gli interventi di completamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale 100, con sezione tipo B, nei tratti compresi tra il chilometro 52+200 e il chilometro 66+600, con immissione sulla nuova arteria SS 106 DIR/SS 7 in territorio di

Palagianò e tra il chilometro 44+500 e il chilometro 52+600 in località San Basilio;

G1.107

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Il Senato,

premessò che:

l'articolo 2 del provvedimento modifica numerose disposizioni del Codice dei Contratti pubblici (decreto legislativo n. 36 del 2023), riguardanti: gli incentivi per le funzioni tecniche a favore del personale con qualifica dirigenziale; le procedure per l'esecuzione di lavori in circostanze di somma urgenza e per gli eventi di protezione civile; gli attestati di qualificazione per l'esecuzione di appalti pubblici; la composizione del Collegio consultivo tecnico per gli appalti pubblici. Si introduce inoltre il nuovo articolo 46-*bis* del Codice della protezione civile (decreto legislativo n. 1 del 2018), al fine di disciplinare le procedure di affidamento di contratti pubblici in occasione delle emergenze di protezione civile;

nello specifico, il provvedimento in esame apporta significative modifiche all'articolo 140 del Codice dei contratti pubblici in materia di somma urgenza e protezione civile, introducendo la possibilità di affidamento diretto di lavori - per un arco temporale limitato - anche oltre la soglia europea e di affidamento diretto di servizi e forniture anche oltre il triplo della soglia europea (limiti tuttora previsti, invece, all'articolo 140, per le procedure in somma urgenza);

vengono poi introdotte rilevanti semplificazioni per i controlli antimafia, mediante l'inserimento dell'articolo 46-*bis* nel Codice della protezione civile, prevedendo che le verifiche antimafia siano svolte mediante il rilascio della informativa liberatoria provvisoria, immediatamente conseguente alla consultazione della Banca dati nazionale unica della documentazione antimafia. Ciò consente di stipulare i contratti sotto condizione risolutiva, ferme restando le ulteriori verifiche da effettuarsi entro 60 giorni, determinando in caso di esito negativo il recesso degli stessi;

a giudizio dell'Autorità nazionale anticorruzione, ascoltata in audizione dalle Commissioni VIII e IX della Camera suscita perplessità il ricorso frequente e reiterato a strumenti derogatori rispetto al Codice ordinario. Accanto ai casi legati a calamità naturali e situazioni impreviste, si è infatti consolidata una prassi normativa eccezionale anche in relazione a grandi eventi (Giubileo, Olimpiadi Milano Cortina) e a programmi straordinari di ricostruzione, con la nomina di commissari straordinari;

si reputa che non sia opportuno introdurre disposizioni derogatorie per quanto attiene alle verifiche antimafia e alle relative modalità di espleta-

mento, tenuto anche conto della attrattività degli appalti connessi alle emergenze per le organizzazioni criminali;

in riferimento alle procedure per l'affidamento dei contratti di importo inferiore alle soglie europee, finora non è stato accolto il suggerimento proveniente da più parti, a cominciare dall'Autorità Nazionale Anticorruzione, di ridurre le soglie per l'affidamento diretto al fine di stimolare il confronto competitivo, anche nell'ottica del perseguimento del principio del risultato, né sono state previste, in sede di Correttivo appalti, misure rafforzate di trasparenza e neppure è stata prevista espressamente la possibilità di ricorrere alle procedure ordinarie anche per gli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee,

impegna il Governo:

a prevedere nel primo provvedimento utile di carattere normativo:

1) la sostituzione della deroga rispetto alle ordinarie modalità di verifica antimafia con la previsione che, per gli appalti pubblici in materia di somma urgenza e protezione civile, si utilizzino solo imprese già iscritte alle *White List* di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190, o all'Anagrafe di cui articolo 30 del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189 (decreto sisma Italia Centrale), cui si fa riferimento in diversi ambiti emergenziali, ed il cui processo di verifica sia stato effettivamente concluso, o che le prefetture accelerino le procedure di verifica, tenuto conto delle ragioni di urgenza e della particolare rilevanza degli affidamenti di che trattasi;

2) una riduzione delle soglie per l'affidamento diretto dei servizi e forniture e la possibilità da parte delle stazioni appaltanti di ricorrere alle procedure ordinarie anche per gli affidamenti di importo inferiore alle soglie europee.

G1.108

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene al Capo I «Disposizioni urgenti in materia di Infrastrutture e di lavori pubblici»;

il cosiddetto Lotto 0 di Livorno rappresenta un tratto strategico di collegamento tra la Variante Aurelia e la SS 1 Tirrenica, nel tratto tra Livorno e Chioma, con uno sviluppo complessivo previsto di circa 6,2 chilometri, di cui oltre 4 chilometri in galleria sotto le colline del Romito;

tale infrastruttura è da decenni oggetto di discussione in sede locale e nazionale, ma non ha mai superato la fase progettuale, nonostante numerosi studi e impegni di massima;

la zona costiera tra Quercianella, il Romito e Castiglioncello è attualmente attraversata da un intenso traffico veicolare e pesante, con elevati rischi per la sicurezza stradale, come dimostrano gli incidenti occorsi anche in tempi recenti, tra cui quello che ha coinvolto una cisterna con sversamento di carburanti;

la realizzazione del Lotto 0 consentirebbe quindi di alleggerire il traffico dalla litoranea, restituendo l'area a una più sicura fruizione turistica e residenziale, con notevoli benefici ambientali, paesaggistici ed economici;

il progetto è parte integrante di una visione più ampia di mobilità sostenibile e intermodale nel territorio toscano, che coinvolge il porto di Livorno, l'interporto Vespucci e l'intera area costiera da Livorno a Grosseto;

con il comma 537, articolo 1, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 le risorse destinate alla società ANAS Spa per il finanziamento del contratto di programma 2021-2025 di cui all'articolo 1, comma 397, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sono incrementate di complessivi 2.022 milioni di euro, di cui 428 milioni di euro per l'anno 2027, 300 milioni di euro per l'anno 2028, 10 milioni di euro per l'anno 2029, 171 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2030 al 2033, 170 milioni di euro per l'anno 2034, 270 milioni di euro per l'anno 2035 e 160 milioni di euro per l'anno 2036;

sarebbe quindi opportuno utilizzare una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537 della legge 30 dicembre 2024, n. 207, per la progettazione e la realizzazione del lotto 0 di Livorno,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative atte a garantire che una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537 della legge 30 dicembre 2024, n. 207, venga utilizzata per la progettazione e la realizzazione del lotto 0 di Livorno.

G1.109

BASSO, IRTO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti, al Capo I introduce disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e di lavori pubblici;

la nuova diga foranea del capoluogo ligure è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi rispetto alle

attuali, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, e adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Ha la funzione di creare una nuova configurazione degli accessi portuali che garantisca anche una migliore protezione dei bacini interni dalle mareggiate e da possibili cambiamenti climatici e una più razionale separazione fra traffico commerciale e passeggeri, riparazioni navali e area nautica da diporto;

tuttavia, è notizia di questi giorni, riportata dal quotidiano *Il Secolo XIX* in data 8 luglio 2025, la volontà di trasformarla in diga di guerra. Il sub-commissario all'opera Carlo De Simone durante una trasmissione dell'emittente locale Primocanale ha affermato: «È vero la nuova diga foranea del porto di Genova è infrastruttura dual use. Progettata per ottimizzare gli scopi mercantili delle banchine, in caso di crisi - bellica - è utile perché consente lo sbarco di portaerei leggere, navi Nato e strumenti e truppe»;

a questo si aggiunge l'emendamento 3.038 presentato dai relatori e approvato durante l'esame in sede referente (ora articolo 3-*septies* del testo) che introduce una deroga accelerata alla valutazione di impatto ambientale per i progetti definiti di «difesa nazionale», ossia procedure di molto semplificate inserite con una definizione ambigua che potrebbe essere estesa a opere civili e infrastrutturali;

il combinato disposto delle parole del sub-commissario De Simone e il suddetto emendamento desta più di una preoccupazione. La diga di Genova deve restare solo funzionale al suo porto e non sito di interesse Nato o militare in genere,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte a mantenere invariata la destinazione d'uso del progetto della diga foranea di Genova, opera infrastrutturale pubblica di importanza strategica per lo sviluppo dei traffici commerciali nazionali e internazionali, escludendo categoricamente la possibilità di inglobarla in operazioni di carattere militare.

G1.110

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

l'articolo 3-*septies*, introdotto in sede di esame in referente, reca disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale;

tale disposizione ha una portata sistemica rilevante che mina i capisaldi della legislazione ambientale posti a tutela dell'interesse territoriale del Paese, ponendosi come una deroga pericolosa alle procedure di VIA in caso di opere militari;

si tratta, di fatto, di sottrarre al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alcune competenze in merito alle procedure di VIA per trasferirle al Ministero della difesa in caso di opere militari;

su una modifica di tale portata sarebbe stato più opportuno svolgere un ampio approfondimento, circostanza che non si è verificata, dato l'andamento dei lavori delle Commissioni in sede referente caratterizzato da un'eccessiva confusione che non ha consentito un esame consapevole delle proposte emendative;

la definizione di progetti o «parti di progetti» ad uso esclusivo della difesa nazionale può facilmente essere estesa ad opere civili o infrastrutturali, come nel caso del Ponte, già qualificato dal governo come «strategico» e «prioritario per l'interesse nazionale»;

a fronte di pressanti richieste da parte delle opposizioni, il vice ministro Rixi, nella seduta delle commissioni riunite di mercoledì 8 luglio 2025 ha assicurato che: «il ponte sullo Stretto di Messina non rientra nella casistica delle opere militari per ciò che attiene la deroga alle procedure di VIA»,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte ad escludere dall'ambito di operatività della norma introdotta dall'articolo 3-*septies* richiamato in premessa i progetti relativi alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina.

G1.111

BASSO, IRTO, FINA

Il Senato,

premessi che:

l'articolo 3-*septies*, introdotto in sede di esame in referente, reca disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale;

tale disposizione ha una portata sistemica rilevante che mina i capisaldi della legislazione ambientale posti a tutela dell'interesse territoriale del Paese, ponendosi come una deroga pericolosa alle procedure di VIA in caso di opere militari;

si tratta, di fatto, di sottrarre al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica alcune competenze in merito alle procedure di VIA per trasferirle al Ministero della difesa in caso di opere militari;

su una modifica di tale portata sarebbe stato più opportuno svolgere un ampio approfondimento, circostanza che non si è verificata, dato l'andamento dei lavori delle Commissioni in sede referente caratterizzato da un'eccessiva confusione che non ha consentito un esame consapevole delle proposte emendative;

la definizione di progetti o «parti di progetti» ad uso esclusivo della difesa nazionale può facilmente essere estesa ad opere civili o infrastrutturali, come nel caso del Ponte, già qualificato dal governo come «strategico» e «prioritario per l'interesse nazionale»;

a fronte di pressanti richieste da parte delle opposizioni, il vice ministro Rixi, nella seduta delle commissioni riunite di mercoledì 8 luglio 2025 ha assicurato che: «il ponte sullo Stretto di Messina non rientra nella casistica delle opere militari per ciò che attiene la deroga alle procedure di VIA»;

è inoltre recente la notizia che il sub-commissario della Diga Foranea di Genova Carlo De Simone, durante una trasmissione dell'emittente locale Primocanale, ha dichiarato che: «È vero la nuova diga foranea del porto di Genova è infrastruttura dual use. Progettata per ottimizzare gli scopi mercantili delle banchine, in caso di crisi (bellica, ndr) è utile perché consente lo sbarco di portaerei leggere, navi Nato e strumenti e truppe. È il tema della mobility use»,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative, anche normative, volte ad escludere dall'ambito di operatività della norma introdotta dall'articolo 3-septies richiamato in premessa i progetti relativi alla realizzazione della Diga Foranea di Genova.

G1.112

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

nel corso dell'esame in sede referente è stato approvato un emendamento che differisce dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 il termine che prevede per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna la limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria Euro 5, prevedendo, al contempo, che la limitazione vada applicata in via prioritaria alla circolazione stradale nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore a 100 mila, anziché 30 mila, abitanti. Inoltre, il testo prevede che, decorso il termine del 1° ottobre 2026, le regioni possono prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria Euro 5 nei piani di qualità dell'aria mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee a raggiungere livelli di riduzione delle emissioni inquinanti coerenti con i vincoli derivanti dall'ordinamento euro-unitario;

secondo i dati ISPRA, nel 2023, in Italia i trasporti sono responsabili del 28,3 per cento delle emissioni totali di gas serra;

è considerata e condivisa la necessità di assicurare la piena esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 nella causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 nella causa C-573/2019;

le procedure su richiamate interessano il territorio nazionale nel suo complesso e la Repubblica italiana nelle sue diverse componenti istituzionali, riguardando vaste porzioni di territorio appartenenti a dieci diverse regioni, per i superamenti dei valori limite di qualità dell'aria fissati dalla direttiva 2008/50/CE;

si ritiene che non si possa ricondurre alle sole regioni del bacino padano il compito di intervenire per la risoluzione di un problema che, viceversa, deve essere affrontato in ottica globale e su tutto il territorio nazionale, con una pluralità di strumenti, da porre in capo ai diversi livelli di Governo, ovvero prioritariamente allo Stato e solo in secondo luogo a tutte le regioni coinvolte nelle procedure di infrazione;

in ragione della rilevanza delle misure attivabili dal livello nazionale, prevedere, come fa l'emendamento approvato, l'aggiornamento dei soli piani per la qualità dell'aria di competenza delle regioni del Bacino Padano prevedendo che possano prescindere dall'inserimento della limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria Euro 5 nei piani di qualità dell'aria mediante l'adozione, nei predetti piani, di misure compensative idonee, non garantisce in alcun modo l'assenza di eventuali superamenti nelle regioni medesime, né tantomeno in altre regioni non appartenenti al Bacino medesimo;

sussiste la straordinaria necessità ed urgenza che siano aggiornati tutti gli strumenti di programmazione e pianificazione con effetto sulla qualità dell'aria vigenti in Italia a tutti i diversi livelli istituzionalmente competenti, con riguardo a tutte le aree del territorio nazionale interessate dai superamenti;

occorrono politiche innovative per la qualità dell'aria e un finanziamento adeguato del trasporto pubblico locale, soprattutto nelle aree interne dove, ad oggi, si usa ancora il mezzo privato perché non ci sono vere alternative, e nelle aree urbane;

occorre aumentare gli incentivi per il rinnovo delle auto e lanciare una campagna informativa per farli conoscere e sostenere il trasporto ferroviario regionale,

impegna il Governo:

a prevedere risorse adeguate al fine di consentire un forte incremento dell'uso del trasporto pubblico a discapito di quello privato e il potenziamento del trasporto pubblico ferroviario regionale mediante riqualificazione delle reti e dei nodi e una gestione integrata con la rete nazionale, sia in termini di infrastruttura fisica, sia in termini di servizi erogati;

a prevedere ulteriori forme di sostegno per l'acquisto di abbonamenti alle reti del trasporto pubblico locale per le fasce economicamente e socialmente più fragili;

ad adottare iniziative di competenza volte a garantire che il rinnovo del parco veicoli delle Utilities pubbliche, nonché delle amministrazioni centrali e territoriali avvenga mediante l'acquisto, a fare data dal 1° ottobre 2026, esclusivamente di veicoli elettrici;

a prevedere ulteriori incentivi per l'acquisto delle auto elettriche per sostenere, in particolare, il rinnovo del parco auto per le fasce di reddito più basse e vulnerabili, accompagnati da una campagna informativa capillare.

G1.113

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

durante l'esame del provvedimento è stato approvato un emendamento che rinvia dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026 il termine per l'introduzione, nelle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, delle limitazioni strutturali alla circolazione dei veicoli diesel Euro 5, e innalza da 30.000 a 100.000 abitanti la soglia dei comuni interessati;

dopo tale termine, i piani per la qualità dell'aria potranno evitare tali limitazioni, purché contengano misure compensative adeguate a rispettare i vincoli dell'Unione europea;

i trasporti in Italia sono responsabili del 28,3 per cento delle emissioni di gas serra (dati ISPRA 2023);

la Corte di giustizia dell'Unione europea ha condannato l'Italia per il mancato rispetto dei limiti di qualità dell'aria in varie aree del Paese;

non si può lasciare alle sole regioni del Bacino Padano il compito di ridurre l'inquinamento, essendo un problema nazionale che richiede interventi dello Stato e di tutte le regioni coinvolte;

limitarsi ad aggiornare i piani del Bacino Padano, come previsto, non assicura il rispetto dei limiti né in queste regioni né nelle altre;

è urgente aggiornare tutti gli strumenti di pianificazione sulla qualità dell'aria a livello nazionale e locale, adottando anche politiche innovative che sfruttino le possibilità offerte dalle nuove tecnologie in materia di analisi della mobilità urbana,

impegna il Governo

ad adottare iniziative di competenza volte a promuovere l'utilizzo di dispositivi elettronici cosiddetti «Green box» mediante i quali poter calcolare con precisione le emissioni reali di ogni singolo veicolo basandosi su stile di guida, chilometraggio e velocità.

G1.114

BASSO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto legge 21 maggio 2025, n. 73 (A.S. 1579)

Premesso che,

l'articolo 5, comma 5-*bis*, reca disposizioni relative al Commissario straordinario per il completamento dei lavori del nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova;

in tale contesto assume grande importanza l'investimento PNRR relativo al «Progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana» delle aree del Comune di Genova, complementare alla realizzazione dell'opera Terzo Valico dei Giovi, attraverso la realizzazione del «Potenziamento ferroviario Genova - Campasso»;

infatti il progetto Terzo Valico dei Giovi - una nuova linea ferroviaria ad alta capacità e velocità, concepita per rafforzare i collegamenti tra il sistema portuale ligure, le principali direttrici ferroviarie del Nord Italia e il resto d'Europa - avrà un grande impatto sul sistema portuale di Genova e necessita quindi di opere complementari che assumono un rilievo strategico sia per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale primario sia per il territorio genovese interessato da disagi e disservizi per i continui cantieri e che attende la promessa riqualificazione urbana;

tuttavia, la legge di bilancio 2025 ha ridotto le risorse destinate a RFI per la realizzazione del Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova in commento. Si tratta di 13 milioni di euro che il Governo si era comunque impegnato a reintegrare in breve tempo, alla prima occasione utile;

il taglio di queste risorse per un quartiere che da anni subisce disagi e disservizi, sarebbe inaccettabile,

impegna il Governo

a provvedere con il primo provvedimento utile a reintegrare le risorse, pari a 13 milioni di euro, destinate al finanziamento del progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana delle aree della Valpolcevera e del Campasso nel comune di Genova, «Potenziamento Genova-Campasso», opera complementare alla realizzazione dell'opera Terzo Valico dei Giovi.

G1.115

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il provvedimento all'esame reca, tra le altre, misure urgenti per l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo disponendo, all'articolo 6, comma 1, una interpretazione autentica ai fini della determinazione degli aggiornamenti annuali dei canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime per consentire che l'indice dei valori per il mercato all'ingrosso, in assenza della produzione e diffusione dell'indice da parte dell'Istituto nazionale di statistica, sia sostituito dall'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali e regolando, all'articolo 6, comma 2, il periodo della stagione balneare;

è necessario rafforzare la capacità operativa degli enti locali, che sono responsabili della gestione delle concessioni demaniali marittime per gestire efficacemente le nuove procedure di affidamento delle concessioni balneari e garantire che le gare siano espletate in modo tempestivo, rispettando le scadenze previste;

ciò richiede un'adeguata dotazione di personale qualificato, in grado di gestire le diverse fasi della procedura, dalla pubblicazione dei bandi alla valutazione delle offerte, fino alla stipula dei contratti e alla quantificazione e verifica degli indennizzi a favore dei concessionari uscenti,

impegna il Governo

a prevedere, con il primo provvedimento utile, l'incremento del personale delle amministrazioni concedenti al fine di consentire il rapido ed efficiente espletamento delle varie fasi previste dalle nuove procedure di affidamento delle concessioni balneari ivi inclusa la quantificazione e verifica degli indennizzi a favore dei concessionari uscenti.

G1.116

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il decreto-legge all'esame del Parlamento reca, tra le altre, misure urgenti per il corretto funzionamento dei trasporti e per il settore portuale e marittimo;

il Capo III - reca disposizioni urgenti nel settore portuale e marittimo;

al riguardo, a decorrere dal 1° gennaio 2024, il sistema europeo di scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra (EU ETS) è stato esteso

al settore del trasporto marittimo, determinando un incremento dei costi legati alla movimentazione delle merci via nave;

tale incremento impatta in modo sproporzionato e penalizzante sulle regioni insulari, quali Sardegna e Sicilia, che non dispongono di alternative terrestri e dipendono in modo strutturale dal trasporto marittimo per l'approvvigionamento di beni e materie prime;

l'aumento dei costi di trasporto si riflette negativamente sulla competitività delle imprese insediate nelle isole e sull'intero sistema economico e sociale regionale;

in un'ottica di perequazione e coesione territoriale è necessario introdurre misure di compensazione a favore delle imprese operanti in Sardegna e Sicilia, coerenti con:

l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che riconosce la condizione strutturalmente svantaggiata delle regioni insulari;

gli articoli 3 e 119 della Costituzione, che sanciscono il principio di uguaglianza sostanziale e la rimozione degli svantaggi derivanti dall'insularità;

le raccomandazioni contenute nella relazione conclusiva della Commissione parlamentare per l'insularità;

le risoluzioni del Parlamento europeo sulla necessità di compensazioni strutturali per le regioni insulari rispetto agli effetti di normative ambientali a impatto sistemico,

impegna il Governo:

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame, in particolare, dal Capo III con ulteriori iniziative, anche normative, volte a:

1. valutare l'adozione di misure compensative per le imprese con sede legale o operativa in Sardegna e Sicilia, anche sotto forma di credito d'imposta, per far fronte ai maggiori costi sostenuti per il trasporto marittimo di merci riconducibili all'applicazione del sistema ETS;

2. garantire un'adeguata dotazione finanziaria per il triennio 2025-2027, in coerenza con il principio di compensazione degli svantaggi derivanti dall'insularità e nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica;

3. promuovere, nell'ambito del dialogo con la Commissione europea, il riconoscimento di un regime di aiuto permanente per le regioni insulari anche nel contesto dell'applicazione delle normative ambientali europee.

G1.117

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

anche alla luce delle diverse modifiche introdotte in sede referente, il tema dei trasporti marittimi e delle connesse attività portuali riveste una importanza centrale nel sistema delle infrastrutture strategiche e nella stessa responsabilità che l'Italia ricopre nel quadro della legalità internazionale e nei rapporti con gli altri Paesi partner commerciali e politici;

anche da questo punto di vista, tenuto conto della drammatica evoluzione dei conflitti in corso in aree di primario interesse per il nostro Paese come l'Ucraina e la Palestina, il tema dei traffici portuali di materiale direttamente o indirettamente utilizzato in tali teatri di guerra assume una rilevanza specifica che incrocia le sensibilità di larga parte della società civile e delle organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori;

nelle settimane scorse, in alcuni porti italiani ci sono state iniziative di mobilitazione e vera e propria disobbedienza civile dei portuali, in alcuni casi in raccordo con i loro colleghi di altri porti del Mediterraneo, per contestare il passaggio di carichi di armi dirette verso zone di guerra;

tra gli episodi in questione si ricordano quello di Genova, nei confronti della nave porta container della flotta Zim per il rifornimento dell'esercito di Israele o la mobilitazione organizzata nel porto di Livorno a seguito dell'approdo della nave «Overseas sun coast», utilizzata per il trasporto di propellente per rifornire i caccia israeliani, in una quantità tale da consentire circa 12 mila sorvoli, quelli con cui si sta perpetrando la distruzione totale della striscia di Gaza;

in ogni caso, la movimentazione ordinaria di materiale bellico nei nostri porti per conto di Paesi non belligeranti o aderenti alle organizzazioni internazionali cui partecipa anche l'Italia deve sempre svolgersi in piena trasparenza e nel rispetto della disciplina in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, assicurando l'integrità dei lavoratori portuali impegnati contro i rischi da contaminazione o da altri rischi per la loro salute;

a quanto risulta ai firmatari già nell'ottobre 2021, il comune di Livorno, con propria delibera, conformemente alla lettera e allo spirito dell'articolo 11 della nostra Costituzione, riconosceva il diritto dei cittadini e delle cittadine all'obiezione di coscienza e che, di conseguenza, è legittimo un comportamento coerente con quanto affermato dal principio costituzionale, compresa la possibilità di rifiutare ogni forma di collaborazione e coinvolgimento nelle operazioni di movimentazione di strumenti funzionali o volti ad alimentare guerre e conflitti nel mondo,

impegna il Governo

al fine di garantire il diritto dei lavoratori portuali alla loro salute soprattutto nei casi di transito di materiale esplosivo o che possa comportare

rischi da contaminazione, ad accompagnare gli interventi recati dal provvedimento in esame con ogni misura utile, anche di carattere normativo, volta ad assicurare che i nostri porti non siano utilizzati per il transito di materiale bellico e rifornimenti per i teatri di guerra, nell'integrale rispetto dell'articolo 11 della nostra Costituzione e della legge 9 luglio 1990, n. 185.

G1.118

BASSO, IRTO, FINA

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti, tra le altre, nel settore portuale e marittimo;

purtroppo nel testo approvato dal Consiglio dei ministri il sostegno alla portualità è andato scemando e svuotato di contenuto in relazione a iniziative utili per dare risposta al miglioramento delle condizioni e della sicurezza del lavoro portuale con particolare riferimento al riconoscimento del lavoro portuale operativo come usurante, al rifinanziamento del Fondo vittime dell'amianto ex legge n. 208 del 2015 e al Fondo per incentivare il ricambio generazionale e lavorativo nei porti;

in relazione alla questione dell'amianto, dal 2023 si è scelto di non rinnovare il Fondo istituito dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 e di istituirne uno nuovo con il decreto-legge n. 34 del 2023;

tuttavia il nuovo Fondo interviene in favore solo dei lavoratori di società partecipate pubbliche che hanno contratto patologie asbesto correlate durante l'attività lavorativa prestata presso i cantieri navali, restringendo i soggetti fruitori della disposizione e tenendo fuori ad esempio le compagnie portuali;

inoltre è notizia recente che l'Unione europea ha aperto un caso Eu-pilot sul citato nuovo Fondo ex decreto-legge n. 34 del 2023 per presunti aiuti di Stato;

data la rilevanza, anche sociale, del tema, il Ministero del lavoro ha più volte espresso l'intenzione di monitorare la questione e valutare ogni più opportuno intervento a tutela dei soggetti colpiti dalle conseguenze dell'esposizione all'amianto in ambito lavorativo nel settore portuale;

sono rimasti senza risposta anche le proposte che chiedevano l'istituzione di un fondo per il ricambio generazionale nel lavoro portuale (cosiddetto fondo per il prepensionamento) anche se tutti i gruppi dell'arco parlamentare avevano presentato emendamenti al riguardo,

impegna il Governo:

ad adottare le necessarie iniziative per estendere la portata soggettiva del Fondo amianto alle compagnie portuali e alle Autorità di sistema portuale

anche rifinanziando il Fondo istituito dalla legge 28 dicembre 2015, n. 208 per superare l'Eu-pilot dell'Unione europea;

ad adottare le necessarie iniziative per consentire la celere attuazione delle finalità perseguite dal legislatore con le disposizioni vigenti in materia di prepensionamento dei lavoratori in ambito portuale.

G1.119

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

è all'esame del Senato l'A.S. 15779 per la conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

l'articolo 10, in particolare, reca una serie di autorizzazioni di spesa, pari a circa 5,69 milioni di euro nel periodo 2025-2027, per l'esecuzione delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto Intercity (in scadenza a fine 2026) dal 2027 al 2041;

non si può non denunciare in questa sede, come già fatto in numerosi atti di controllo e di indirizzo già presentati in questa legislatura, la gravissima situazione del trasporto ferroviario umbro dove la scelta di privilegiare l'Alta velocità ha determinato livelli di percorrenza del trasporto regionale assolutamente inaccettabili, nonostante nell'ambito del PNRR fossero stati previsti investimenti volti a potenziare il servizio ferroviario per i pendolari;

oltre al gravissimo disagio subito da mesi da tutti i pendolari umbri, costretti a sopportare tempi di percorrenza estenuanti e al grave danno economico per tutti coloro che avevano sottoscritto abbonamenti o carte per viaggiare su treni veloci, come nel caso dell'IC 598, che poi sono stati senza preavviso e senza alcun rimborso, dirottati sulla linea lenta, va denunciato anche il gravissimo spreco di risorse economiche, avendo la regione investito 175 milioni di euro per l'acquisto di treni da destinare al servizio per i pendolari idonei a percorrere la ferrovia direttissima, che successivamente e inopinatamente sono stati fatti invece transitare sulla linea lenta;

a fronte di questa gravissima situazione, che si protrae da mesi, l'Umbria si trova ormai in una situazione di vero e proprio isolamento dal punto di

vista del trasporto ferroviario, come denunciato anche dai numerosi sindaci di comuni siti nella regione o in regioni limitrofe, come Lazio e Toscana,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa utile di competenza atta a ripristinare con urgenza la linea direttissima per tutti i treni regionali veloci, e comunque per tutti quei servizi di trasporto per i quali esiste un obbligo di servizio pubblico in Umbria, prevedendo altresì ristori adeguati per risarcire i pendolari della regione Umbria per tutti i gravi disagi subiti in questi mesi.

G1.120

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

nel provvedimento in esame sono previste misure urgenti per infrastrutture strategiche, anche necessarie per interventi eccezionali e di emergenza;

l'articolo 10 prevede, tra l'altro, nello specifico, disposizioni urgenti per garantire lo svolgimento delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto intercity;

i sindaci di 31 comuni tra Umbria e Toscana hanno denunciato gravi e perduranti criticità lungo l'asse ferroviario Firenze-Roma, con spostamenti sistematici di treni regionali e Intercity sulla «linea lenta», che causano da mesi ritardi, soppressioni e disagi quotidiani a lavoratori, studenti e pazienti;

i pendolari lamentano nello specifico che, dal gennaio 2025, lavori infrastrutturali e deviazioni sulla linea convenzionale tra Orte e Roma (Orte-Settebagni) stanno causando gravi disagi: aumenti dei tempi di percorrenza fino a oltre 60 minuti al giorno, coincidenze perse (oltre 40 pendolari abbandonati in stazione), ritardi e cancellazioni;

il comune di Orte, insieme ai sindaci e comitati pendolari della Toscana, ha formalmente chiesto - in linea con 31 comuni di Umbria e Toscana - l'istituzione di un tavolo interregionale permanente (Umbria, Toscana, Lazio), coinvolgendo MIT, RFI, Trenitalia, regioni e comitati, al fine di affrontare urgenti criticità nei collegamenti ferroviari Orte-Roma;

esiste infatti il timore concreto che queste deviazioni, inizialmente temporanee, diventino strutturali, con conseguente traslazione definitiva dei treni regionali veloci e interregionali dalla linea direttissima ad alta velocità alla linea lenta, con impatti negativi su frequenza, capienza e qualità del servizio;

la regione Umbria e la Toscana, insieme al nord del Lazio e delle Marche, hanno espresso la loro opposizione al passaggio dei treni regionali sulla linea lenta Firenze-Roma, paventando gravi disagi per i pendolari a cau-

sa dell'eliminazione della deroga ai convogli a 160 chilometri orari, prevista dal 1° gennaio 2026 o anticipata a dicembre 2025 (come disposto dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 178 del 2024 e nel Prospetto informativo della Rete 2026);

i sindaci coinvolti hanno inoltre formalizzato un documento inviato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, a RFI, Trenitalia e alle Commissioni trasporti di Camera e Senato, annunciando una mobilitazione di protesta a Roma il 1° luglio per chiedere il ripristino di collegamenti veloci e affidabili;

tale trasferimento provocherebbe infatti ulteriori criticità e allungamenti dei tempi di percorrenza tra 25 e 40 minuti, penalizzando pendolari, studenti, lavoratori e turisti e vanificando investimenti pubblici, tra cui i 175 milioni spesi dalla regione Umbria per 12 elettrotreni ERTMS da 200 chilometri orari, e risorse simili stanziare anche dalla regione Toscana;

alcune soppressioni risultano inoltre incomprensibili: il treno IC598 delle 18.50 dalla stazione Termini verso Firenze per caratteristiche tecniche (raggiunge infatti i 200 chilometri orari) può transitare nella tratta «direttissima», e non si comprende quindi perché debba essere sacrificato per stabilizzare la linea, ovvero per lasciare spazio ai treni AV,

impegna il Governo:

a promuovere, nelle sedi opportune, le iniziative di competenza volte alla revisione o alla sospensione dell'applicazione immediata della delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 178 del 2024, che impone il trasferimento dei treni regionali sulla linea lenta;

a convocare un tavolo interregionale permanente, come richiesto degli enti coinvolti, per monitorare la situazione e rendere trasparente il cronoprogramma degli interventi (acquisto nuovi treni, verifica infrastrutture, reperibilità finanziamenti);

a disporre misure di compensazione, anche tramite indennizzi o riduzioni tariffarie, per alleviare le conseguenze sul piano economico e sociale per i pendolari umbri e toscani coinvolti.

G1.121

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesse che:

il provvedimento in esame contiene all'articolo 11 modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali recata dal Capo I della legge n. 193 del 2024 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023);

il tratto autostradale Firenze Nord - Firenze Sud, ricompreso nel nodo fiorentino dell'A1 - Autostrada del Sole, rappresenta un'arteria fondamentale per la mobilità locale e interregionale;

tale tratto è utilizzato quotidianamente da migliaia di lavoratori, pendolari e cittadini residenti nella Città Metropolitana di Firenze, che sostengono un onere economico significativo legato al pedaggio;

la viabilità urbana fiorentina è attualmente interessata da cantieri pubblici di grande rilevanza finanziati anche da risorse nazionali e comunitarie, tra cui la linea tranviaria Libertà-Bagno a Ripoli e i lavori per la stazione AV Firenze Belfiore, che riducono la percorribilità delle principali arterie cittadine e causano congestioni persistenti;

l'utilizzo agevolato del tratto autostradale interno alla città metropolitana, attraverso l'esenzione dal pedaggio per i residenti, contribuirebbe a decongestionare il traffico urbano, agevolando flussi alternativi e alleggerendo le infrastrutture comunali;

proposte in tal senso sono state avanzate anche da rappresentanti istituzionali di più forze politiche, in particolare a livello locale, a conferma della trasversalità dell'interesse pubblico condiviso,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a prevedere l'esenzione dal pagamento del pedaggio sul tratto Firenze Nord-Firenze Sud per i cittadini residenti nella Città Metropolitana di Firenze, almeno per il periodo corrispondente allo svolgimento dei lavori infrastrutturali in corso.

G1.122

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

il decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, reca, tra le altre, misure per il corretto funzionamento del sistema dei trasporti ferroviari e su strada nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione dell'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti;

in particolare l'articolo 11 apporta modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali ivi compresi le procedure di aggiornamento dei PEF ed il rinvio al sistema tariffario definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in luogo del previgente riferimento ad una delibera dell'ART;

il Parlamento è da tempo impegnato per individuare una soluzione per ridurre, fino all'azzeramento, l'entità del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana del comune di Roma dell'autostrada A24, preservando, al contempo, nel periodo di durata della concessione e le condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione dovuto al concedente in base alla convenzione unica stipulata il 18 novembre 2009 e dell'Atto Aggiuntivo del 21 dicembre 2023;

si ricorda infatti che per quanto riguarda la tratta urbana di Roma, ogni giorno, oltre 260 mila romani, per uscire o rientrare nel proprio quartiere di residenza a Roma Est, sono costretti a pagare un pedaggio autostradale con una tariffa che varia da un euro a Settecamini, ad 1,30 euro a Ponte di Nona e ad 1,70 euro a Lunghezza, per una spesa totale annua di quasi 800 euro;

con riferimento alla questione il sottosegretario di Stato alle infrastrutture ed ai trasporti, in risposta ad una interrogazione a risposta in commissione, ha evidenziato che gli introiti derivanti dal pedaggiamento per la tratta autostradale in argomento, per l'anno 2024, è pari a 16.988.243,71 euro, di cui 4.436.182,06 euro relativi alla barriera di Lunghezza, 6.525.436,95 euro relativi alla barriera di Ponte di Nona e 6.026.624,70 euro relativi alla barriera di Settecamini;

per le tratte autostradali in argomento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in molteplici dichiarazioni rese pubblicamente aveva annunciato la volontà di abolire il pedaggio nel tratto urbano della A24 per i cittadini romani,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta ad individuare le soluzioni tecniche e finanziarie adeguate per non far pagare il pedaggio ai cittadini romani che vengono molto discriminati dal fatto di dover pagare una tariffa che varia da 1 euro ad 1,70 per poter arrivare in città utilizzando la tratta urbana dell'A24.

G1.123

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il provvedimento contiene interventi mirati a favorire la realizzazione e il completamento di opere strategiche, riconoscendo il ruolo fondamentale delle connessioni viarie e autostradali per la competitività economica, la coesione territoriale e la sicurezza dei cittadini;

l'esame in commissione è stato caotico: è iniziato con una compressione del numero degli emendamenti da segnalare, limitato per il solo gruppo del PD a 31 emendamenti. Nel corso dell'esame si è assistito poi ad un deposito «incontrollato» di emendamenti dei relatori su materie anche molto complesse, culminato con l'arrivo di riformulazioni impossibili da valutare a ridosso della votazione al mandato al relatore;

tra i passaggi più critici si segnala che il decreto ha rischiato aumentare i pedaggi autostradali a causa di un emendamento dei relatori che poi, grazie alla ferma contrarietà delle opposizioni, è stato ritirato;

con l'emendamento si integrava la misura del canone annuo corrisposto direttamente ad ANAS S.p.A. di un ulteriore importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore del presente comma - ossia da agosto - prevedendo inoltre che il canone così integrato fosse poi incrementato ogni due anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato;

la proposta è stata giustificata dalla necessità di individuare una copertura strutturale per il fabbisogno incrementale necessario ad ANAS per far fronte ad una serie di eventi occorsi negli ultimi periodi;

successivamente è stata ritirata anche la parte della proposta emendativa con cui si consentiva l'utilizzo ad ANAS delle risorse del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane per il finanziamento dei maggiori fabbisogni derivanti dai provvedimenti dei Collegi consultivi tecnici per la definizione delle controversie con le imprese appaltatrici;

in conclusione, dell'emendamento originariamente presentato dai relatori è rimasta soltanto la parte che, per rendere immediatamente operativa la proroga fino a 50 anni della concessione tra ANAS e il MIT, elimina l'obbligo di notifica preventiva alla Commissione europea previsto dall'articolo 108 del TFUE, limitandosi a far valere le semplici interlocuzioni già avute con gli uffici dell'Unione europea, senza un formale via libera,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a far sì che le necessità di finanziamento a favore di ANAS, che avevano motivato la presentazione dell'emendamento poi ritirato, siano soddisfatte senza prevedere, anche nei prossimi provvedimenti, l'incremento dei pedaggi autostradali a carico degli utenti.

G1.124

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame contiene interventi mirati a favorire la realizzazione e il completamento di opere strategiche, riconoscendo il ruolo fondamentale delle connessioni viarie e autostradali per la competitività economica, la coesione territoriale e la sicurezza dei cittadini;

ad avviso dei firmatari, l'esame in Commissione è stato caotico: è iniziato con una compressione del numero degli emendamenti da segnalare, limitato per il solo gruppo del PD a 31 emendamenti. Nel corso dell'esame

si è assistito poi ad un deposito «incontrollato» di emendamenti dei relatori su materie anche molto complesse, culminato con l'arrivo di riformulazioni impossibili da valutare a ridosso della votazione al mandato al relatore;

tra i passaggi più critici si segnala che il decreto ha rischiato di aumentare i pedaggi autostradali, come previsto da un emendamento dei relatori che poi, grazie alla ferma contrarietà delle opposizioni, è stato ritirato;

con l'emendamento in questione, si integrava la misura del canone annuo corrisposto direttamente ad ANAS S.p.A. di un ulteriore importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica, pari a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore della disposizione - ossia da agosto - prevedendo inoltre che il canone così integrato fosse poi incrementato ogni due anni con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nella misura corrispondente all'indice di inflazione rilevato;

la proposta è stata giustificata dalla necessità di individuare una copertura strutturale per il fabbisogno incrementale necessario ad ANAS per far fronte ad una serie di eventi occorsi negli ultimi periodi;

successivamente è stata ritirata anche la parte della proposta emendativa con cui si consentiva ad ANAS l'utilizzo delle risorse del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane per il finanziamento dei maggiori fabbisogni derivanti dai provvedimenti dei Collegi Consultivi Tecnici per la definizione delle controversie con le imprese appaltatrici;

in conclusione, dell'emendamento originariamente presentato dai relatori è rimasta soltanto la parte che, per rendere immediatamente operativa la proroga fino a 50 anni della concessione tra ANAS e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, elimina l'obbligo di notifica preventiva alla Commissione europea previsto dalla legge di stabilità 2024 e dall'articolo 108 del TFUE, limitandosi a far valere le semplici interlocuzioni già avute con gli uffici dell'UE, senza un formale via libera;

nella relazione illustrativa relativa all'articolo aggiuntivo dei relatori 11.017 emerge un riferimento a tali interlocuzioni svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le strutture della Commissione europea, finalizzate a definire l'applicabilità o meno all'estensione della concessione in favore di ANAS S.p.A. della clausola stand-still relativa alla procedura di notifica prevista dalla normativa in materia di aiuti di Stato. A tal proposito, nel corso dell'esame, è stato richiesto che venisse messa a disposizione delle Commissioni la documentazione attestante il contenuto e l'esito di tali interlocuzioni svolte con le istituzioni europee;

nonostante le rassicurazioni da parte del Presidente della Commissione trasporti circa la disponibilità di rispondere alle richieste di approfondimento istruttorio, a quanto consta ai firmatari del presente atto non è pervenuto alcun chiarimento. La soppressione del parere preventivo della Commissione europea potrebbe violare il Trattato sul Funzionamento dell'Unione

europea e la proroga della concessione senza gara potrebbe rischiare sia di infrangersi sul controllo della Corte dei conti sia di aprire un'eventuale procedura di infrazione mettendo in pericolo 10 mila dipendenti Anas e 40 mila dipendenti dell'indotto,

impegna il Governo

a rendere pubblica la documentazione attestante il contenuto e l'esito delle interlocuzioni svolte con le istituzioni europee citate in premessa, anche al fine di chiarirne l'ufficialità.

G1.125

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

l'articolo 12 reca «Disposizioni urgenti in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo», interviene in materia di oneri di servizio pubblico (OSP) modificando il testo dell'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023;

l'articolo 2 del citato decreto nel testo originario, disponeva: «Nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008 del 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, l'amministrazione competente, nel valutare le misure esigibili, fissa in ogni caso i livelli massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre ad un sensibile rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari, nazionali o locali. Se l'amministrazione si avvale della facoltà di cui all'articolo 16, paragrafo 9, del predetto regolamento (CE) n. 1008 del 2008, il livello massimo tariffario è altresì indicato nel bando di gara quale requisito oggettivo dell'offerta»;

in ossequio a tale previsione normativa, ma soprattutto in base a quanto disposto dall'articolo 16 del predetto regolamento CE n. 1008 del 2008 che prevede che uno Stato membro possa prevedere oneri di servizio pubblico in rotte essenziali per collegare gli aeroporti di territori periferici o remoti verso altro aeroporto nazionale rispondenti «a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale», la regione Sardegna ha predisposto uno schema di proposta di continuità territoriale, con la previsione di una griglia tariffaria, gradata, con l'indicazione di una tariffa massima per ogni tipo di categoria di viaggiatori;

ciò al principale fine di perseguire gli obiettivi costituzionali di rimozione degli squilibri causati dall'insularità stabiliti dal nuovo testo dell'articolo 119 della Costituzione;

il nuovo testo, ha invece ristretto la possibilità di stabilire un prezzo massimo solo per «determinate categorie» «ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre a un rialzo legato alla stagionalità o ad eventi straordinari»;

tale norma di rango primario, in parte inutilmente ripetitiva di una previsione normativa europea, appare decisamente più restrittiva rispetto a quest'ultima, rischia di penalizzare tutti i passeggeri delle isole e, in particolare, quelli della regione più remota rispetto al territorio continentale che è la Sardegna, ove nessun mezzo di trasporto alternativo, può sostituire quello aereo per gli spostamenti «in giornata»,

impegna il Governo:

a non compromettere le politiche del trasporto aereo sardo per i prossimi anni, prevedendo, anche con futuri provvedimenti normativi, nel pieno rispetto delle norme europee, l'obiettivo di tutela dei territori gravati da squilibri insulari e, in particolare, degli abitanti e frequentatori della Sardegna;

a rispettare l'autonomia regionale con particolare riguardo alle funzioni relative alla continuità territoriale, provvedendo invece alla destinazione di risorse finanziarie necessarie per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna.

G1.126

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premesso che:

l'articolo 13 del provvedimento in esame interviene sulla disciplina - contenuta nel decreto legislativo n. 190 del 2024 (cosiddetto TU FER) relativa all'individuazione delle aree territoriali in cui prevedere l'installazione di impianti alimentati da fonti di energia rinnovabile (FER), in particolare delle c.d. aree di accelerazione, implementando così l'attuazione della normativa europea in materia;

il decreto ministeriale 21 giugno 2024 - (cosiddetto decreto Aree idonee), adottato con ben due anni di ritardo rispetto alla previsione del decreto legislativo n. 199 del 2021, ha definito i criteri nazionali per l'individuazione delle aree idonee alla realizzazione degli impianti a fonti rinnovabili da parte delle regioni;

con la sentenza n. 9155 del 13 maggio 2025, il TAR Lazio ha annullato parzialmente il suddetto decreto, in particolare i commi 2 e 3 dell'articolo 7, con obbligo di modificare il decreto ministeriale entro sessanta giorni dalla notifica della sentenza;

in particolare, la pronuncia del TAR ha evidenziato, in primo luogo, che pur lasciando margini di autonomia legislativa a livello locale, le regio-

ni non potranno prevedere restrizioni nelle loro leggi regionali rispetto alla disciplina statale e, in secondo luogo, il decreto riformulato dovrà contenere elementi di omogeneità per le varie regioni, cosa che non avviene col decreto attuale, che lascia ampia libertà alle regioni di poter modificare le aree non idonee;

il decreto è infatti carente di criteri tecnici oggettivi per individuare le aree non idonee. Così, ad esempio, non sono stati previsti criteri di valutazione tarati sulla tipologia di fonte rinnovabile e/o sulla taglia dell'impianto, non sono stati previsti criteri per valutare le situazioni di concentrazione di impianti FER nella medesima area ovvero di interazione con altri progetti o programmi, né sono stati previsti criteri per apprezzare adeguatamente specifiche aree, quali i siti Rete Natura 2000, le aree naturali protette, quelle caratterizzate da dissesto e/o rischio idrogeologico. La carente specificità dei criteri di individuazione si traduce anche nel difetto di omogeneità, risolvendosi in una sostanziale devoluzione alle regioni dell'onere di individuare dette aree senza la «guida» dei principi e criteri statali;

il TAR ha dichiarato illegittimo il decreto anche laddove lascia alle regioni la facoltà (non l'obbligo) di considerare ancora idonee le aree già individuate come tali. Tale previsione è quindi insufficiente a tutelare gli investimenti in corso, esponendoli al rischio di cambio di qualificazione delle aree da parte delle regioni;

il TAR ha inoltre chiarito che le aree non idonee non precludono automaticamente l'installazione degli impianti, ma indicano solo una maggiore probabilità di rigetto nei procedimenti autorizzativi;

la pronuncia si inserisce in un contesto giuridico caratterizzato da problemi di mancato coordinamento tra la disciplina nazionale, volta a garantire un'omogeneità di trattamento su tutto il territorio, e le prerogative legislative delle regioni;

è fondamentale che la pianificazione della transizione energetica garantisca un ruolo effettivo delle regioni e degli enti locali, attraverso un corretto bilanciamento tra esigenze di accelerazione e programmazione territoriale condivisa, anche prevedendo forme di compensazione ambientale, sociale o economica per i territori coinvolti;

accanto alla diffusione degli impianti di grande taglia, è essenziale promuovere in modo più deciso e strutturato la realizzazione delle Comunità Energetiche Rinnovabili (CER), che a oggi risultano ancora poco diffuse nonostante le misure di incentivazione già attivate, e che possono rappresentare uno strumento decisivo per la partecipazione dei cittadini, la riduzione dei consumi e la valorizzazione delle risorse locali;

è imprescindibile che il quadro regolatorio venga rapidamente aggiornato, in modo condiviso, rafforzando la cooperazione istituzionale e as-

sicurando la compatibilità tra l'accelerazione delle rinnovabili e la pianificazione territoriale,

impegna il Governo:

ad adottare, in tempi rapidi, il nuovo decreto Aree Idonee con criteri oggettivi e vincolanti che garantiscano l'equilibrio tra l'esigenza di accelerare la diffusione delle rinnovabili e la necessità di una pianificazione condivisa e territorialmente sostenibile;

a rafforzare, in sede di revisione del decreto in materia di individuazione delle aree idonee e non idonee, il ruolo delle regioni e degli enti locali, anche prevedendo idonee misure di compensazione per i territori interessati dalla localizzazione di impianti di grande dimensione, e ad adottare iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, per prevenire e risolvere eventuali conflitti tra regioni confinanti nei casi in cui tali impianti possano avere un impatto significativo sui territori limitrofi;

ad introdurre meccanismi di salvaguardia degli iter autorizzativi già avviati alla data di entrata in vigore del decreto, per tutelare gli investimenti in corso;

ad adottare ulteriori iniziative per rafforzare le misure di promozione e diffusione delle Comunità Energetiche Rinnovabili, con l'obiettivo di renderle uno strumento strutturale e capillare della transizione energetica, superando gli attuali ostacoli di natura amministrativa, tecnica e informativa che ne frenano la piena attuazione;

a coordinare le disposizioni del decreto-legge n. 73 del 2025 in materia di aree di accelerazione per gli impianti FER con il nuovo decreto ministeriale in fase di redazione e con le normative regionali che individueranno le aree idonee e non idonee.

G1.127

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il Capo IV del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di infrastrutture e trasporti e relative procedure di infrazione e a vincoli derivanti dall'attuazione del PNRR;

considerato che i Ponti sul Po' si trovano in grave stato di degrado;

tra questi, la chiusura del Ponte di Bressana per lavori dal 1° giugno al 28 settembre 2025, sta creando enormi problemi di viabilità e rischia di paralizzare la linea ferroviaria Milano-Genova creando un'estate di lavori e disagi per pendolari, turisti e aziende, nonché al trasporto merci;

i cittadini da tempo manifestano un fortissimo malcontento dovuto alle modifiche e relative difficoltà alla circolazione che si verificheranno sia

sulla ex strada statale 35 vicino che sulla linea ferroviaria Milano-Genova tra Pavia e Voghera, che sarà chiusa completamente dal 21 luglio al 29 agosto;

il servizio sostitutivo fornito dai bus non è stato organizzato in maniera organica e per raggiungere Milano da Voghera sarà necessaria almeno un'ora di percorso in più, salvo imprevisti; la legge regionale n. 6 del 2012 impone la programmazione del servizio TPL alla regione Lombardia, ma la giunta, non ha svolto la dovuta attività di programmazione e cabina di regia per un evento così rilevante, lasciando queste attività alle aziende di servizio per cui ognuna ha messo in atto la propria offerta, in assenza del minimo coordinamento;

la situazione è aggravata dall'incertezza circa l'iter di progettazione e costruzione del nuovo Ponte della Becca (Pavia) e dall'impossibilità di attraversamento di quest'ultimo per i mezzi pesanti,

impegna il Governo:

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'adozione di provvedimenti normativi volti a prevedere indennizzi diretti ai pendolari delle tratte citate in premessa, al fine di coprire gli extra costi dovuti al disservizio subito nonché ristori per le attività produttive colpite;

a istituire, con urgenza, un tavolo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per accelerare le intese interregionali, con particolare riferimento a soluzioni concrete per la tratta Tortona - Voghera - Stradella e dintorni, nonché a sostenere un piano di incentivi al lavoro da remoto per i lavoratori dei territori coinvolti;

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta a finanziare, per il tempo necessario alla conclusione dei lavori, la gratuità del pedaggio per le tratte interessate della A7 e della A21.

G1.128

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Il Senato,

premessi che:

l'articolo 15 del provvedimento in esame apporta modifiche al decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, al fine di garantire, mediante la nomina di apposito Commissario straordinario, la realizzazione, in tempi rapidi e coerenti con la data di inizio dell'evento, di interventi strettamente funzionali all'organizzazione dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali Milano Cortina 2026 e imprescindibili per lo svolgimento degli eventi sportivi;

in particolare, si prevede l'attribuzione all'amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» delle funzioni

di Commissario straordinario per la realizzazione di ulteriori interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici;

in relazione alle funzioni e ai poteri che si intendono attribuire al Commissario, l'Autorità Nazionale Anticorruzione in sede di audizione davanti le Commissioni VIII e IX della Camera ha manifestato perplessità in quanto allo stesso soggetto, amministratore delegato della Società «Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 S.p.A.» sono state attribuite le funzioni di Commissario per altri cinque ulteriori interventi indicati nel nuovo Allegato I-ter al decreto-legge n. 16 del 2020;

lo stesso Comitato per la legislazione nel Parere in merito al provvedimento all'esame dell'Assemblea ha invitato il legislatore a circoscrivere meglio i poteri dei Commissari straordinari;

l'amministratore delegato della SIMICO ha promosso e approvato lo studio di fattibilità della funivia Apollonio-Socrepes di Cortina d'Ampezzo e ora come Commissario straordinario ha affidato, a seguito dell'esperimento di una procedura negoziata, l'appalto integrato per la progettazione e realizzazione della stessa, per un importo di 22 milioni di euro, ben sopra la soglia comunitaria. Il medesimo soggetto, dunque, assume le funzioni di proponente, validatore, appaltatore e controllore dell'esecuzione dell'opera, senza alcuna revisione o verifica da parte di soggetti terzi, finendo per far coincidere la figura di controllore e controllato,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a circoscrivere meglio i poteri del Commissario straordinario per la realizzazione di interventi funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici Milano Cortina 2026 in modo da garantire nelle procedure di affidamento e realizzazione delle opere il rigoroso rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e libera concorrenza secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici.

G1.129

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il provvedimento in esame reca misure, tra le altre cose, in materia di trasporto ferroviario;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 8 ottobre 2021 è stata approvata la ripartizione delle risorse per l'attuazione degli interventi del Piano di Investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR;

la Fondazione FS Italiane è stata individuata quale Soggetto Attuatore di parte dei progetti inseriti nell'ambito dell'intervento «Percorsi nella storia - treni storici ed itinerari culturali» finanziati con fondi del Piano Nazionale Complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza;

gli interventi riguardano il recupero e lo sviluppo di Poli museali, Hub manutentivi di treni storici e di spazi espositivi nonché il recupero di Materiale rotabile storico ed altre iniziative di innovazione tecnologica sul patrimonio storico;

le attività oggetto dell'intervento prevedono il completo recupero di materiale rotabile storico attualmente dismesso, comprensivo di automotrici, carrozze e locomotive d'epoca;

i veicoli interessati dall'attività sono eterogenei e di elevato valore storico ed artistico, sia per l'età (a partire dagli anni '20) che per gli arredi e le caratteristiche costruttive, rappresentando il simbolo dell'evoluzione del trasporto ferroviario in Italia e testimoniando i traguardi e le eccellenze tecniche raggiunte in 150 anni di storia;

in un'ottica di totale sostenibilità ambientale e sociale, l'esercizio del parco rotabili storici contribuisce a promuovere la conoscenza del mezzo «treno» unitamente a manifestazioni di tipo culturale, eventi ed iniziative di carattere sociale e commerciale, a beneficio delle comunità e dei territori attraversati;

i suddetti interventi risultano essere stati avviati per il tramite di vari accordi quadro e contratti già formalizzati nel rispetto delle previsioni del codice appalti,

impegna il Governo

ad adottare le opportune iniziative volte a incrementare, o in ogni caso a mantenere, lo stanziamento finanziario finalizzato all'attuazione dei progetti di cui in premessa, da realizzarsi per il tramite degli attuali e nuovi strumenti contrattuali in uso alla Fondazione FS Italiane.

G1.130

IRTO, BASSO, FINA

Il Senato,

premessi che:

il provvedimento in esame reca «Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti»;

nel novembre 2024 è stato disposto il definanziamento dell'intervento infrastrutturale relativo al Nodo Bari-Nord, un'opera strategica di Rete ferroviaria italiana finanziata con le delibere Cipess n. 1 del 2022 e n. 35 del 2022, per un importo complessivo di circa 900 milioni di euro;

tale decisione, adottata dal CIPESS, sarebbe stata motivata dal mancato conseguimento delle obbligazioni giuridicamente vincolanti entro i termini previsti, insieme al taglio di altri interventi inseriti nel Piano di sviluppo e coesione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

il progetto del Nodo Bari-Nord riveste un valore strategico per la mobilità ferroviaria passeggeri e merci sulla dorsale adriatica, contribuendo alla riduzione dei tempi di percorrenza, al potenziamento della capacità di trasporto e alla sicurezza del sistema ferroviario;

l'opera assume inoltre un rilevante valore urbanistico e sociale per la città di Bari e le sue frazioni di Santo Spirito e Palese, oggi penalizzate dalla presenza di una linea ferroviaria che rappresenta una barriera infrastrutturale interna tra quartieri densamente popolati;

il progetto definitivo del Nodo Bari-Nord, come peraltro auspicato dalla regione Puglia, è stato approvato il 16 aprile 2025,

impegna il Governo

in linea con le finalità del provvedimento in esame relative al corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, ad assicurare le risorse necessarie per garantire la realizzazione del progetto «Nodo Bari-Nord», anche al fine di salvaguardare il diritto alla mobilità, alla sicurezza e alla qualità urbana dei cittadini baresi e in modo particolare dei residenti dei quartieri di Palese e Santo Spirito, tutelando investimenti già progettati e avanzati, nonché rispettando i principi di perequazione territoriale sanciti dalla Costituzione.

EMENDAMENTI

1.0.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1.1

(Attuazione del Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico)

1. Al fine di dare attuazione al Piano nazionale di interventi infrastrutturali e per la sicurezza nel settore idrico (PNISSI) di cui all'articolo 1, comma 516, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, anche attraverso la previsione di un ulteriore stralcio, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Art. 1-bis

1-bis.1

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sopprimere l'articolo.

1-bis.2

Aurora FLORIDIA, PATTON

Sopprimere l'articolo.

1-bis.3

DAMANTE, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Sopprimere l'articolo.

Art. 1-ter

1-ter.1

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:

e-bis) tratto stradale tra le località Maroccone e Chioma, nel territorio comunale di Livorno.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Agli oneri derivanti dalla lettera e-bis) del comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

Art. 1-quinquies

1-quinquies.1

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: traffico commerciale transfrontaliero, aggiungere le seguenti: del secondo lotto Molteno-Lecco nell'ambito degli interventi di elettrificazione della linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco,

1-quinquies.2

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. In relazione a quanto previsto dal comma 1 per la messa in sicurezza della S.S. 100, è autorizzata la spesa di complessivi 140 milioni di cui 40 per il 2025 e 100 per il 2026 per il completamento funzionale e messa in sicurezza con sezione di tipo B dal km 52+200 fino al km 66+600 con immissione sulla nuova arteria S.S. 106 DIR/S.S. 7 in territorio di Palagiano e di complessivi 120 milioni, di cui 20 milioni per il 2025 e 100 milioni per il 2026, per del completamento funzionale e messa in sicurezza della S.S. 100, tra i Km 44+500 e 52+600 (San Basilio) con sezione di tipo B. All'onere derivante dall'attuazione del presente comma pari a 60 milioni per il 2025 e 200 milioni per il 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 2

2.1

IRTO, BASSO, FINA

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

0a) all'articolo 11, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente: «5-bis. L'individuazione del contratto collettivo ai sensi dei commi 2 e 2-bis e la verifica dell'equivalenza delle tutele ai sensi del comma 4 è effettuata dalle stazioni appaltanti e dagli enti concedenti conformandosi al parere delle sedi territoriali dell'Ispettorato nazionale del lavoro.».

2.2

IRTO, BASSO, FINA

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

0a) all'articolo 15, comma 2, primo periodo, dopo le parole: «tra i dipendenti» sono inserite le seguenti parole: «in possesso della certificazione di cui all'allegato I.2,».

Conseguentemente, dopo la lettera f) aggiungere la seguente:

f.1) all'Allegato I.2 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) all'articolo 4:

a) al comma 1, le parole: «di titolo di studio e di esperienza e formazione professionale specifiche» sono sostituite con le seguenti: «della certificazione di cui al successivo articolo 5»;

b) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

«2-bis. Il sistema di certificazione del RUP si basa sulle informazioni in possesso dell'ANAC che cura l'istituzione dell'Albo dei Responsabili Unici del Progetto nel quale sono indicati i titoli di studio, l'aggiornamento professionale e gli incarichi svolti in base alla classificazione del vocabolario comune per gli appalti pubblici adottato dal regolamento (CE) n. 213/2008. Per la realizzazione del sistema di certificazione l'ANAC si avvale della collaborazione di istituzioni, enti o associazioni esponenziali o rappresentative della categoria professionale dei RUP.»;

2) all'articolo 5, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«Può assumere l'incarico di RUP il personale che abbia partecipato con profitto a corsi di aggiornamento professionale di base di cui alla Tabella C dell'allegato I.4 e che abbia maturato un'adeguata esperienza nello svolgimento di attività analoghe a quelle da realizzare in termini di natura, complessità e/o importo dell'intervento. La certificazione è suddivisa nei seguenti livelli di competenza per l'accesso alla relativa attività contrattuale:

a) "base" per gli affidamenti diretti di cui all'articolo 50, comma 1 del Codice;

b) "intermedio" per gli affidamenti di appalti mediante procedura negoziata di cui all'articolo 50, comma 1 del Codice e di concessioni di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 14 del codice;

c) "avanzato" per gli affidamenti di appalti e concessioni di importo superiore alle soglie di cui all'articolo 14 del codice;

d) "esperto" per affidamenti di concessioni di importo superiore alle soglie di cui all'articolo 14 del codice, dialoghi competitivi, partenariati pubblico privati e interventi particolarmente complessi sotto il profilo tecnologico, ovvero prestazioni che richiedono l'apporto di una pluralità di competenze, ovvero interventi caratterizzati dall'utilizzo di componenti o di processi produttivi innovativi o dalla necessità di elevate prestazioni per quanto riguarda la loro funzionalità. La certificazione di livello superiore consente di svolgere l'attività contrattuale di livello inferiore. Per la certificazione base è sufficiente la partecipazione con profitto a corsi di aggiornamento professionale di base di cui alla richiamata Tabella. In assenza dell'adeguata esperienza maturata nello svolgimento di attività analoghe, la certificazione di livello superiore può essere conseguita solo con la partecipazione con profitto a corsi di aggiornamento professionale specialistico di cui alla richiamata Tabella per il

livello intermedio e aggiornamento professionale avanzato sempre di cui alla richiamata Tabella.».

2.3

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente: 0a) all'articolo 15, comma 2, primo periodo, dopo le parole: «tra i dipendenti» sono inserite le seguenti parole: « in possesso della certificazione di cui all'allegato I.2, ».; dopo la lettera f) aggiungere la seguente: f-bis) all'Allegato I.2 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) all'articolo 4: a) al comma 1, le parole: «di titolo di studio e di esperienza e formazione professionale specifiche» sono sostituite con le seguenti: « della certificazione di cui al successivo articolo 5 »; b) dopo il comma 2, è aggiunto il seguente: « 2-bis. Il sistema di certificazione del RUP si basa sulle informazioni in possesso dell'ANAC che cura l'istituzione dell'Albo dei Responsabili Unici del Progetto nel quale sono indicati i titoli di studio, l'aggiornamento professionale e gli incarichi svolti in base alla classificazione del vocabolario comune

per gli appalti pubblici adottato dal regolamento (CE) n. 213/2008. Per la realizzazione del sistema di certificazione l'ANAC si avvale della collaborazione di istituzioni, enti o associazioni esponenziali o rappresentative della categoria professionale dei RUP. »;

2) all'articolo 5, il comma 2 è sostituito dal seguente: «2. Può assumere l'incarico di RUP il personale che abbia partecipato con profitto a corsi di aggiornamento professionale di base di cui alla Tabella C dell'allegato I.4 e che abbia maturato un'adeguata esperienza nello svolgimento di attività analoghe a quelle da realizzare in termini di

natura, complessità e/o importo dell'intervento. La certificazione è suddivisa nei seguenti livelli di competenza per l'accesso alla relativa attività contrattuale:

a) "base" per gli affidamenti diretti di cui all'articolo 50, comma 1 del Codice;

b) "intermedio" per gli affidamenti di appalti mediante procedura negoziata di cui all'articolo 50, comma 1 del Codice e di concessioni di importo inferiore alle soglie di cui all'articolo 14 del codice;

c) "avanzato" per gli affidamenti di appalti e concessioni di importo superiore alle soglie di cui all'articolo 14 del codice;

d) "esperto" per affidamenti di concessioni di importo superiore alle soglie di cui all'articolo 14 del codice, dialoghi competitivi, partenariati pubblico privati e interventi particolarmente complessi sotto il profilo tecnologico, ovvero prestazioni che richiedono l'apporto di una pluralità di competenze,

ovvero interventi caratterizzati dall'utilizzo di componenti o di processi produttivi innovativi o dalla necessità di elevate prestazioni per quanto riguarda la loro funzionalità. La certificazione di livello superiore consente di svolgere l'attività contrattuale di livello inferiore. Per la certificazione base è sufficiente la partecipazione con profitto a corsi di aggiornamento professionale di base di cui alla richiamata Tabella. In assenza dell'adeguata esperienza maturata nello svolgimento di attività analoghe, la certificazione di livello superiore può essere conseguita solo con la partecipazione con profitto a corsi di aggiornamento professionale specialistico di cui alla richiamata Tabella per il livello intermedio e aggiornamento professionale avanzato sempre di cui alla richiamata Tabella. ».

2.4

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente: 0a) all'articolo 16, il comma 2 è abrogato.

2.5

IRTO, BASSO, FINA

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

0a) all'articolo 16, il comma 2 è abrogato.

2.6

IRTO, BASSO, FINA

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

0a) all'articolo 23, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

«5-bis. Con proprio provvedimento l'ANAC definisce le modalità di acquisizione dei CIG, oltre che attraverso la piattaforma di approvvigionamento digitale certificata utilizzata per la gestione dell'affidamento, anche tramite l'interfaccia web messa a disposizione direttamente, almeno per gli affidamenti diretti di importo inferiore a euro 5.000.».

2.7

SIRONI, NAVE, DI GIROLAMO

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente: 0a) All'articolo 41, comma 15, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « In deroga a quanto previsto dall'articolo 120, comma 1, lettera c), il corrispettivo determinato ai sensi del presente comma, anche in caso di stipula del contratto a corpo, può essere oggetto di rinegoziazione fra le parti in caso di richiesta da parte della stazione appaltante di prestazioni aggiuntive e ulteriori rispetto a quelle oggetto della procedura di affidamento, nonché nei casi in cui la variazione del costo dei lavori sul quale è stato calcolato l'importo dei servizi di ingegneria e architettura si dimostri in corso d'opera superiore o inferiore al 10 per cento. ».

2.8

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, alla lettera a), premettere la seguente: 0a) all'articolo 41, dopo il comma 15-*quater*, è aggiunto il seguente: «15-*quinquies*. Le stazioni appaltanti non possono subordinare la corresponsione dei compensi relativi allo svolgimento della progettazione e delle attività tecnico-amministrative ad essa connesse all'ottenimento del finanziamento dell'opera progettata. ».

2.9

IRTO, BASSO, FINA

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

0a) all'articolo 41, dopo il comma 15-*quater*, è aggiunto il seguente:

«15-*quinquies*. Le stazioni appaltanti non possono subordinare la corresponsione dei compensi relativi allo svolgimento della progettazione e delle attività tecnico-amministrative ad essa connesse all'ottenimento del finanziamento dell'opera progettata.».

2.10

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, alla lettera a) premettere la seguente: 0a) all'articolo 44, comma 1: 1) al primo periodo, dopo le parole: «Negli appalti di lavori» sono ag-

giunte le seguenti: «complessi in cui le categorie di lavorazioni concernenti le componenti innovative o tecnologiche risultino di importo non inferiore al 75 per cento dell'importo complessivo dei lavori»; 2) al secondo periodo, la parola: «ordinaria» è soppressa.

2.11

IRTO, BASSO, FINA

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

0a) all'articolo 44, comma 1:

1) al primo periodo, dopo le parole: «Negli appalti di lavori» sono aggiunte le seguenti: «complessi in cui le categorie di lavorazioni concernenti le componenti innovative o tecnologiche risultino di importo non inferiore al 75 per cento dell'importo complessivo dei lavori»;

2) al secondo periodo, la parola: «ordinaria» è soppressa.

2.12

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"0a) all'articolo 44, comma 1:

1) al primo periodo, dopo le parole: "Negli appalti di lavori" sono aggiunte le seguenti: "complessi in cui le categorie di lavorazioni concernenti le componenti innovative o tecnologiche risultino di importo non inferiore al 75 per cento dell'importo complessivo dei lavori";

2) al secondo periodo la parola "ordinaria" è soppressa.

2.13

IRTO, BASSO, FINA

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

a.1) all'articolo 50, comma 1:

1) alle lettere b) ed e) le parole: «, ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione,» sono soppresse;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione possono essere affidati in via diretta

fino all'importo stimato di 75 mila euro; oltre tale importo e fino alle soglie di cui all'articolo 14, i predetti servizi possono essere affidati attraverso procedura negoziata senza bando ai sensi della lettera d) del presente comma.».

2.14

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a-bis) all'articolo 50, comma 1: 1) alle lettere b) ed e) le parole: «ivi compresi i servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione, » sono soppresse;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I servizi di ingegneria e architettura e l'attività di progettazione possono essere affidati in via diretta fino all'importo stimato di 75 mila euro; oltre tale importo e fino alle soglie di cui all'articolo 14, i predetti servizi possono essere affidati attraverso procedura negoziata senza bando ai sensi della lettera d) del presente comma.».

2.15

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

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

"a.1) all'articolo 50, comma 1, lettera b), le parole: "di importo inferiore a 140.000 euro" sono sostituite dalle seguenti: "di importo inferiore a 75.000 euro"."

2.16

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a-bis) all'articolo 60, comma 2: 1) alla lettera a), dopo le parole: «del costo dell'opera» sono aggiunte le seguenti: «della fornitura o del servizio »;

2) la lettera b) è soppressa.; al medesimo comma 1, dopo la lettera f), aggiungere la seguente: f-bis) all'Allegato II.2-bis: 1) all'articolo 3, comma 2, le parole: «rispettivamente la soglia del 3 per cento e la soglia del 5 per cento» sono sostituite dalle seguenti: « la soglia del 3 per cento »; 2) all'articolo 3, comma 3, le parole: « per i lavori e nella misura dell'80 per cento del valore eccedente la variazione del 5 per cento per i servizi e le forniture »

sono soppresse; 3) all'articolo 13, comma 1, lettera *d*), le parole: «5 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «3 per cento»;

4) all'articolo 13, comma 1, lettera *e*), le parole: «5 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «3 per cento».

2.17

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a) aggiungere la seguente: a-bis) all'articolo 60, al comma 2, lettera *b*), le parole: « al 5 per cento dell'importo complessivo e operano nella misura dell'80 per cento del valore eccedente la variazione del 5 per cento applicata alle prestazioni da eseguire » sono sostituite dalle seguenti: « al 2 per cento dell'importo complessivo nella misura del 90 per cento dell'intera variazione ».; *al medesimo comma 1, dopo la lettera f), inserire la seguente: f-bis)* all'Allegato II.2-bis: 1) all'articolo 3, comma 2, le parole: « rispettivamente la soglia del 3 per cento e la soglia del 5 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « la soglia del 2 per cento »; 2) all'articolo 3, comma 3, le parole: « del 3 per cento per i lavori e nella misura dell'80 per cento del valore eccedente la variazione del 5 per cento per i servizi e forniture, applicata alle prestazioni da eseguire » sono sostituite dalle seguenti: « del 2 per cento dell'importo complessivo e nella misura del 90 per cento dell'intera variazione »;

3) all'articolo 12, comma 1, secondo periodo, le parole: « e il corrispondente valore al mese del provvedimento di aggiudicazione » sono sostituite dalle seguenti: « e il corrispondente valore alla data di sottoscrizione del contratto ovvero al centottantesimo giorno successivo alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte, se il contratto è sottoscritto dopo tale termine »;

4) all'articolo 13, comma 1, lettere *d*) ed *e*), le parole: « 5 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 2 per cento ».

2.18

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a-bis) all'articolo 94, comma 3, lettera *h*), le parole: «dell'amministratore di fatto» sono sostituite dalle seguenti: «del titolare effettivo».

2.19

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a-bis) all'articolo 114, il comma 6 è sostituito dal seguente: «6. L'attività di direzione dei lavori è considerata unitaria e da affidarsi unitariamente, nei casi in cui le stazioni appaltanti non dispongano delle competenze professionali e tecniche necessarie, al progettista incaricato. Nel caso in cui il valore delle attività di progettazione, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, di direzione dei lavori, di direzione dell'esecuzione, e coordinamento della sicurezza

in fase di esecuzione sia pari o superiore complessivamente la soglia di cui all'articolo 14, l'affidamento diretto della direzione dei lavori e coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione al progettista è consentito soltanto per particolari e motivate ragioni e ove espressamente previsto dal bando di gara della progettazione.

È fatto divieto di affidare a terzi attività di supporto alla direzione dei lavori e all'ufficio di direzione dei lavori, nel caso in cui il direttore dei lavori sia un dipendente della stazione appaltante o di altra stazione appaltante di cui si possa avvalere per legge.

2.20

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Al comma 1, dopo la lettera a), aggiungere la seguente: a-bis) All'articolo 119, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente: «3-bis. L'affidatario di incarichi di progettazione non può avvalersi del subappalto, fatta eccezione per indagini geologiche, geotecniche e sismiche, sondaggi, rilievi, misurazioni e picchettazioni, predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio, con esclusione delle relazioni geologiche, nonché per la sola redazione grafica degli elaborati progettuali. Il progettista può affidare a terze attività di consulenza specialistica inerenti ai settori energetico, ambientale, acustico e ad altri settori non attinenti alle discipline dell'ingegneria e dell'architettura per i quali siano richieste apposite certificazioni o competenze, rimanendo ferma la responsabilità del progettista anche ai fini di tali attività. Resta, comunque, ferma la responsabilità esclusiva del progettista.».

2.21

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, alla lettera a-ter) anteporre la seguente:

"0a.ter) all'articolo 94, comma 3, lettera h), le parole: "dell'amministratore di fatto " sono sostituite dalle seguenti: "del titolare effettivo".

2.22

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, dopo la lettera a-ter), inserire le seguenti:

a-quater) all'articolo 50, comma 1, lettera b), le parole: «di importo inferiore a 140.000 euro» sono sostituite dalle seguenti: «di importo inferiore a 75.000 euro»;

a-quinquies) all'articolo 94, comma 3, lettera h), le parole: «dell'amministratore di fatto» sono sostituite dalle seguenti: «del titolare effettivo.».

2.23

IRTO, BASSO, FINA

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

a-quater) all'articolo 60, comma 2:

1) alla lettera a), dopo le parole: «del costo dell'opera,» sono aggiunte le seguenti: «della fornitura o del servizio»;

2) la lettera b) è soppressa.

Conseguentemente, al medesimo comma 1, dopo la lettera f), aggiungere la seguente:

f-bis) all'Allegato II.2-bis:

1) all'articolo 3, comma 2, le parole: «rispettivamente la soglia del 3 per cento e la soglia del 5 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «la soglia del 3 per cento»;

2) all'articolo 3, comma 3, le parole: «per i lavori e nella misura dell'80 per cento del valore eccedente la variazione del 5 per cento per i servizi e le forniture» sono soppresse;

3) all'articolo 13, comma 1, lettera d), le parole: «5 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «3 per cento»;

4) all'articolo 13, comma 1, lettera e), le parole: «5 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «3 per cento».

2.24

IRTO, BASSO, FINA

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

a-quater) All'articolo 60, comma 2-bis, primo periodo, le parole: «resta ferma la facoltà di inserire nel contratto» sono sostituite dalle seguenti: «è obbligatorio inserire nel contratto.».

2.25

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, dopo la lettera a-ter), aggiungere le seguenti:

a-quater) all'articolo 100, comma 11, primo periodo, dopo le parole: «fatturato globale» sono aggiunte le seguenti: «e/o specifico»;

a-quinquies) all'articolo 100, comma 12, dopo le parole: «Salvo quanto previsto dall'articolo 102» sono aggiunte le seguenti: «, dall'articolo 38 dell'allegato I.7, dall'articolo 40 dell'allegato II.12».

2.26

IRTO, BASSO, FINA

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

a-quater) All'articolo 119, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-bis. L'affidatario di incarichi di progettazione non può avvalersi del subappalto, fatta eccezione per indagini geologiche, geotecniche e sismiche, sondaggi, rilievi, misurazioni e picchettazioni, predisposizione di elaborati specialistici e di dettaglio, con esclusione delle relazioni geologiche, nonché per la sola redazione grafica degli elaborati progettuali. Il progettista può affidare a terzi attività di consulenza specialistica inerenti ai settori energetico, ambientale, acustico e ad altri settori non attinenti alle discipline dell'ingegneria e dell'architettura per i quali siano richieste apposite certificazioni o competenze, rimanendo ferma la responsabilità del progettista anche ai fini di tali attività. Resta, comunque, ferma la responsabilità esclusiva del progettista.».

2.27

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Al comma 1, lettera c), numero 1), capoverso «1-bis », dopo le parole: di cui all'articolo 7 aggiungere le seguenti: , comma 1, lettera c),; al medesimo numero 1), capoverso « 1-bis », aggiungere, in fine, le seguenti parole: in relazione alle differenti tipologie di rischio e fatta salva la prosecuzione degli interventi secondo le ordinarie procedure in materia di affidamento di lavori pubblici e di acquisizione di beni e servizi in caso di mancato verificarsi degli stessi.

2.28

PAITA, FREGOLENT

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis», sopprimere il comma 2;

b) al comma 2, capoverso «Art. 46-bis», sopprimere il comma 2.

2.29

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis» sopprimere il comma 2.

2.30

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis», comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: L'affidamento diretto per i motivi di cui al presente articolo non è comunque ammesso per appalti di lavori di importo pari o superiore alla soglia europea e per appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore al triplo della soglia europea;

Conseguentemente:

a) al medesimo comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis», comma 3, sopprimere le lettere e) ed f).

b) al comma 2, capoverso «Art. 46-bis», comma 2, primo periodo, sostituire le parole da: mediante il rilascio della informativa liberatoria provvisoria fino alla fine del comma con le seguenti: mediante la verifica dell'iscrizione negli elenchi provinciali di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativi di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190, o nell'Anagrafe di cui all'articolo 30, comma 6, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229, ovvero mediante la documentazione rilasciata dalle competenti Prefetture entro quindici giorni dalla richiesta. Al fine di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali, le stazioni appaltanti stipulano appositi patti o protocolli di legalità e introducono negli atti di gara e contrattuali specifiche clausole di esclusione.;

c) al medesimo comma 2, capoverso «Art. 46-bis», comma 3, sopprimere le parole: , individuati mediante procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara ai sensi dell'articolo 76 del medesimo codice.

2.31

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Al comma 1, lettera d), capoverso « Art. 140-bis », comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: L'affidamento diretto per i motivi di cui al presente articolo non è comunque ammesso per appalti di lavori di importo pari o superiore alla soglia europea e per appalti di servizi e forniture di importo pari o superiore al triplo della soglia europea.; al comma 2, capoverso «Art. 46-bis»: a) al comma 2, primo periodo, sostituire le parole da: mediante il rilascio della informativa liberatoria provvisoria alle parole: decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114. con le seguenti:

mediante la verifica dell'iscrizione negli elenchi provinciali di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativi di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190, o nell'Anagrafe di cui all'articolo 30, comma 6, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229, ovvero mediante la documentazione rilasciata dalle competenti Prefetture entro quindici giorni dalla richiesta. Al fine di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali, le stazioni appaltanti stipulano appositi patti o protocolli di legalità e introducono negli atti di gara e contrattuali specifiche clausole di esclusione.;

b) al medesimo comma 2, capoverso «Art. 46-bis», comma 3, sopprimere le parole: , individuati mediante procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara ai sensi dell'articolo 76 del medesimo codice.

2.32

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis», comma 3, sopprimere le lettere e) ed f).

2.33

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, lettera d), capoverso Art. 140-bis), al comma 3, sopprimere le lettere e) ed f).

2.34

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Al comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis», dopo il comma 3, aggiungere il seguente: 3-bis. Per gli appalti pubblici affidati ai sensi del presente articolo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 43 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

2.35

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, lettera d), capoverso «Art. 140-bis», comma 4, alinea, dopo le parole: eventi emergenziali di cui all'articolo 7, comma 1, lettere aggiungere le seguenti: a), come disciplinati dalla pianificazione comunale o intercomunale di protezione civile ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, con l'indicazione delle casistiche e delle relative procedure, nel rispetto del principio di differenziazione e adeguatezza,.

Conseguentemente, al medesimo capoverso «Art. 140-bis», comma 4, alinea, dopo le parole: ai sensi dell'articolo 24 del predetto codice aggiungere le seguenti: o sono stati qualificati come emergenze di tipo a) nell'ambito della pianificazione comunale o intercomunale,.

2.36

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere la seguente: d-bis) all'articolo 170: 1) al comma 2, primo periodo, le parole: «totale dei prodotti» sono sostituite dalle seguenti: «di ciascuna delle voci merceologiche»; 2) al medesimo comma 2, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nella quale è dimostrata l'impossibilità o la oggettiva difficoltà di approvvigionamento di prodotti non originari di Paesi terzi»; 3) dopo il comma 2, aggiungere il seguente: « 2-bis. Le stazioni appaltanti esercitano la facoltà di respingimento con previsione inserita nel bando, nell'avviso di gara o nell'invito a presentare offerta.»; 4) al comma 3, secondo periodo, le parole: «3 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «20 per cento ».

2.37

IRTO, BASSO, FINA

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

d-bis) all'articolo 170, comma 2:

1) al primo periodo, dopo le parole: «supera il 50 per cento del valore», le parole: «totale dei prodotti» sono sostituite dalle seguenti: «di ciascuna delle voci merceologiche»;

2) al secondo periodo, dopo la parola: «documentazione», sono inserite le seguenti: «, nella quale è dimostrata l'impossibilità o la oggettiva difficoltà di approvvigionamento di prodotti non originari di Paesi terzi»;

3) all'ultimo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «Le stazioni appaltanti esercitano la facoltà di respingimento mediante apposita previsione contenuta nel bando, nell'avviso di gara o nell'invito a presentare offerta».

2.38

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, dopo la lettera d), aggiungere le seguenti:

d-bis) all'Allegato II.4, nelle Tabelle C-bis e C-ter, nelle colonne «Requisiti/Livelli qualificazione», alle quarte righe, le parole: «di ciascun contratto» sono sostituite dalle seguenti: «dei contratti»;

d-ter) all'Allegato II.4, nelle Tabelle C-bis e C-ter, nelle colonne «Livello avanzato - L1», alle terze righe, le parole: «500.000 - entro 4 mesi» sono sostituite dalle seguenti: «500.000 euro entro 4 mesi»;*

d-*quater*) all'Allegato II.4, nelle Tabelle C-*bis* e C-*ter*, nelle colonna «Livello base - L3*», alle quarte righe, le parole: «Un corso di 6 ore da completato» sono sostituite dalle seguenti: «Un corso di 6 ore completato»;

d-*quinquies*) all'Allegato II.4, nella Tabella C-*ter*, alla prima riga:

a) le parole: «Livello base - L3*» sono sostituite dalle seguenti: «Livello base - SF3*»;

b) le parole: «Livello intermedio - L2*» sono sostituite dalle seguenti: «Livello intermedio - SF2*»;

c) le parole: «Livello avanzato - L1*» sono sostituite dalle seguenti: «Livello avanzato - SF1*».

2.39

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, dopo la lettera f), aggiungere le seguenti:

f.1) all'Allegato I.7, articolo 11, comma 1, dopo la lettera i), è aggiunta la seguente:

«i-*bis*) l'utilizzo di materiali a basso impatto ambientale, ivi inclusi i materiali da costruzione dotati di certificazione da parte di organismi verificatori accreditati di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067 della Commissione del 19 dicembre 2018.»;

f.2) all'Allegato I.14, articolo 3, comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e inclusi altresì tutti gli oneri derivanti all'appaltatore per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di efficienza energetica secondo i principi del green public procurement.».

2.40

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Al comma 1, dopo la lettera f), aggiungere la seguente: f-bis) all'Allegato I.10, i seguenti capoversi sono soppressi: «redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali; redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica; redazione del progetto esecutivo; coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione;».

2.41

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, dopo la lettera f), aggiungere la seguente: f-bis) all'allegato II.2-bis, all'articolo 1, comma 3, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per contratti di durata si intendono anche i contratti aventi ad oggetto la redazione di uno o più livelli di progettazione, nonché i contratti aventi ad oggetto la direzione dei lavori».

2.42

IRTO, BASSO, FINA

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

f.1) all'Allegato II.12, articolo 11, comma 1, dopo la lettera g), è aggiunta la seguente:

«g-bis) nelle more dell'emanazione del regolamento di cui all'articolo 226-bis, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, ai fini delle verifiche obbligatorie di veridicità e sostanza relative a titoli abilitativi che non comportano il rilascio formale di un provvedimento da parte degli enti competenti al rilascio o al deposito dei titoli abilitativi, le SOA possono acquisire una dichiarazione sostitutiva di atto notorio resa dal progettista incaricato, redatta secondo modello standard predisposto dall'ANAC, attestante l'avvenuta presentazione, la conformità e l'efficacia del titolo, nonché la corrispondenza della documentazione fornita. La dichiarazione sostitutiva ha pieno valore probatorio ai sensi del decreto Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.».

2.43

IRTO, BASSO, FINA

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

f.1) all'Allegato II.12, all'articolo 40, dopo il comma 1-bis, è aggiunto il seguente:

«1-ter. Qualora dagli errori o dalle omissioni nella progettazione esecutiva derivi la necessità di introdurre, in corso di esecuzione, le varianti di cui all'articolo 120, comma 3, i maggiori costi che la stazione appaltante deve sopportare sono coperti dalla polizza assicurativa per la r.c. professionale. Laddove il massimale della polizza risulti inferiore al valore dei servizi la stazione appaltante può chiedere all'operatore economico di produrre in fase di offerta l'impegno dell'impresa assicuratrice ad adeguare tale massimale al

valore dell'appalto in caso di aggiudicazione, nella misura non inferiore al 10 per cento dell'importo dei lavori progettati, con il limite di 1 milione di euro per i lavori di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 14, comma 1, lettera *a*) del presente Codice, e con un massimale non inferiore al 20 per cento dell'importo dei lavori progettati, con il limite di 2 milioni e 500 mila euro per i lavori di importo pari o superiore alla soglia di cui all'articolo 14, comma 1, lettera *a*) del presente Codice, IVA esclusa.».

2.44

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 1, dopo la lettera f), aggiungere la seguente: f-bis) all'Allegato II.14, all'articolo 7, comma 1, le lettere e) ed f) sono soppresse.

2.45

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, sostituire la lettera f-bis con la seguente:

f-bis) All'allegato II.14, all'articolo 33, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, ad eccezione dei servizi di ingegneria e architettura.».

2.46

DAMANTE, SIRONI, NAVE, DI GIROLAMO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: 1-bis. Al fine di completare i lotti mancanti dell'autostrada A 18 Siracusa-Gela, è destinato, a valere sulle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027, un

importo di euro 2.650.000.000,00 per l'anno 2025, da utilizzare per:

- a) redigere e approvare le progettazioni esecutive mancanti;*
 - b) bandire, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, le procedure semplificate di cui all'articolo 50 del decreto legislativo n. 36, del 2023 per l'affidamento dei lavori;*
 - c) garantire l'avvio dei cantieri entro dodici mesi dalla conversione del decreto.*
-

2.47

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 2, premettere il seguente:

02. Al Codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, all'articolo 33, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

«4-bis. All'articolo 3, comma 3-bis, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, sono aggiunte, in fine le seguenti parole: ", fermo restando che, ai fini della relativa responsabilità in materia di salute e sicurezza sul lavoro, i luoghi di intervento dei volontari di protezione civile non sono considerati luoghi di lavoro e, conseguentemente, i destinatari degli obblighi di sicurezza e salute durante l'attività dei volontari ai sensi dell'articolo 4 del decreto interministeriale 13 aprile 2011 non sono responsabili penalmente degli eventuali inadempimenti rispetto a tali obblighi. L'accertamento di tali inadempimenti comporta in ogni caso l'automatica cancellazione dell'organizzazione di volontariato di protezione civile dall'elenco nazionale del volontariato di protezione civile di cui all'articolo 34 del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1. Le disposizioni di cui al periodo precedente sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con le disposizioni dei rispettivi statuti e le relative norme di attuazione".».

2.48

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 2, capoverso Art. 46-bis), comma 2, primo periodo, sostituire le parole da " il rilascio della informativa liberatoria provvisoria" e fino alla fine del periodo, con le seguenti: "la verifica dell'iscrizione negli elenchi provinciali di fornitori, prestatori di servizi ed esecutori di lavori non soggetti a tentativi di infiltrazione mafiosa di cui all'articolo 1, comma 52, della legge 6 novembre 2012, n. 190, o nell'Anagrafe di cui all'articolo 30, comma 6, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229, ovvero mediante la documentazione rilasciata dalle competenti Prefetture entro 15 giorni dalla richiesta. Al fine di prevenire il rischio di infiltrazioni criminali, le stazioni appaltanti stipulano appositi patti o protocolli di legalità e introducono negli atti di gara e contrattuali specifiche clausole di esclusione."

Consequentemente, al medesimo comma 2, capoverso Art.46.bis, comma 3, sopprimere le parole: ", individuati mediante procedura negoziata senza

previa pubblicazione di bando di gara ai sensi dell'articolo 76 del medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023".

2.49

SIRONI, NAVE, DI GIROLAMO

Al comma 2, capoverso «Art. 46-bis», sopprimere il comma 3.

2.50

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. All'articolo 191 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente: «3-bis. Ai contratti affidati in somma urgenza ai sensi dell'articolo 140-bis del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nella circostanza di eventi calamitosi di cui all'articolo 7, comma 1, lettere a), b) e c), del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, anche in assenza della formale dichiarazione dello stato di emergenza di cui all'articolo 24 del medesimo decreto, il termine di cui al comma 3 è prorogato a sessanta giorni dalla dichiarazione dello stato di emergenza, ovvero, in assenza di formale dichiarazione, di centottanta giorni dalla data di inizio dell'intervento.».

Art. 3

3.1

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Aggiungere, in fine, il seguente comma: «1-bis. Ai fini della verifica della vulnerabilità sismica ai sensi delle disposizioni richiamate al comma 1, le prove ed i controlli previsti, ovvero gli accertamenti di laboratorio e le verifiche tecniche per le quali è obbligatoria la certificazione dei materiali da costruzione forniti e posti in opera su strutture e costruzioni esistenti, rientranti nelle tipologie, competenze e settori di cui all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono da intendersi sottoposte

alle disposizioni dell'articolo 116, comma 11, del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.»

3.0.1

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di interventi di consolidamento antisismico degli edifici vulnerabili nel territorio dei Campi Flegrei)

1. All'articolo 1, comma 694, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: «di 20 milioni di euro» sono sostituite dalle seguenti: «50 milioni di euro»;

b) al secondo periodo, le parole: «di maggiore vulnerabilità sismica» sono sostituite dalle seguenti: «sismicamente vulnerabile».

3.0.2

PAITA, FREGOLENT

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 3-bis.

(Fondo "Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto")

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il fondo denominato "Programma patenti giovani autisti per l'autotrasporto", con una dotazione pari a euro 5 milioni per ciascuno degli anni dal 2025 al 2029.

2. Le risorse del fondo di cui al comma 1 sono destinate alla concessione in favore dei cittadini di età compresa fra i diciotto e i trentacinque anni, di un "voucher patente autotrasporto", pari all'80 per cento della spesa sostenuta e, comunque, in misura non superiore a euro 2.500, a partire dal 1° settembre 2025 e fino al 31 dicembre 2029, per il conseguimento della patente

e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone e di merci.

3.. Il "voucher patente autotrasporto" può essere richiesto per una sola volta ed esclusivamente per la finalità di cui al comma 2 e non costituisce reddito imponibile del beneficiario e non rileva ai fini del computo del valore dell'indicatore della situazione economica equivalente.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono definite le modalità e i termini per l'ottenimento e l'erogazione del beneficio di cui al comma 2, anche ai fini del rispetto del limite di spesa.».

3.0.3

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

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

«Art. 3-bis.

(Misure urgenti in materia di risorse per l'analisi di vulnerabilità dell'edificato privato nei Campi Flegrei)

1. All'articolo 2, comma 3, lettera *b*), del decreto-legge 12 ottobre 2023, n. 140, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 dicembre 2023, n. 183, dopo le parole: «di 3,5 milioni di euro per l'anno 2023» sono inserite le seguenti: «e di 5 milioni di euro per l'anno 2025».

3.0.4

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

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

«Art. 3-bis.

(Salvaguardia risorse Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale)

1. All'articolo 6-*quater*, comma 3, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, le parole: «di sei mesi» sono soppresse;

b) dopo il terzo periodo, è inserito il seguente: «Non si procede alla restituzione di cui al terzo periodo qualora le risorse risultino impegnate dagli enti locali beneficiari mediante la messa a bando entro il 31 dicembre 2025.».

Art. 3-septies

3-septies.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Sopprimere l'articolo.

3-septies.2

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, dopo le parole: è adottato aggiungere le seguenti: , previa verifica positiva effettuata caso per caso,

3-septies.3

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, sostituire le parole: "trenta giorni", con le seguenti: "centoventi giorni".

3-septies.4

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, sopprimere le parole: "anche in deroga alle disposizioni degli articoli 23 e 25 del presente decreto".

3-septies.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 3-octies.

(Salvaguardia risorse Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale)

1. All'articolo 6-*quater*, comma 3, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo, le parole: «di sei mesi» sono soppresse;

b) dopo il terzo periodo, è inserito il seguente: «Non si procede alla restituzione di cui al terzo periodo qualora le risorse risultino impegnate dagli enti locali beneficiari mediante la messa a bando entro il 31 dicembre 2025.».

Art. 4

4.1

BASSO, IRTO, FINA

Al comma 1, capoverso Art. 6-bis, comma 1, primo periodo, dopo le parole: operazioni di carico e scarico, aggiungere le seguenti: nonché la finestra oraria per le operazioni di carico e scarico,;

Conseguentemente, al comma 2, terzo periodo, dopo le parole: sia imputabile al vettore aggiungere seguenti: o non sia imputabile né al committente né al caricatore.

4.2

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Al comma 1, capoverso Art. 6-bis, comma 1, primo periodo, dopo le parole: operazioni di carico e scarico, aggiungere le seguenti: nonché la finestra oraria per le operazioni di carico e scarico,

4.3

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, capoverso «Art. 6-bis», comma 1, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Ai fini del calcolo dei novanta minuti, il periodo di cui al comma 1 comprende l'attesa dei veicoli per potere effettuare le operazioni di carico e scarico, il tempo necessario per lo svolgimento materiale delle operazioni di carico e scarico, nonché i tempi di attesa durante i periodi di inattività del committente o del destinatario della merce.

4.4

FREGOLENT

Al comma 1, capoverso «Art. 6-bis», comma 1, dopo il primo periodo aggiungere il seguente: «Ai fini del calcolo dei novanta minuti, il periodo di cui al comma 1 comprende l'attesa dei veicoli per potere effettuare le operazioni di carico e scarico, il tempo necessario per lo svolgimento materiale delle operazioni di carico e scarico, nonché i tempi di attesa durante i periodi di inattività del committente o del destinatario della merce.».

4.5

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, capoverso Art. 6-bis, comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Ai fini dell'applicazione del presente articolo, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministero delle imprese e del *made in Italy* e del Ministero del lavoro e delle politiche sociali è definito l'ambito di attività del caricatore.

4.6

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, capoverso «Art. 6-bis», comma 2, primo periodo, sostituire le parole: Il committente e il caricatore *con le seguenti:* Il committente, il caricatore e il destinatario della merce.

Conseguentemente, al medesimo capoverso «Art. 6-bis», comma 2, sesto periodo, sostituire le parole: dal vettore al committente o al caricatore *con*

le seguenti: dal vettore al committente o al caricatore o al destinatario della merce.

4.7

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, capoverso «Art. 6-bis », comma 2, primo periodo, sostituire le parole: Il committente e il caricatore con le seguenti: Il committente, il caricatore e il destinatario della merce.; al medesimo capoverso « Art. 6-bis », comma 2, sesto periodo, sostituire le parole: dal vettore al committente o al caricatore con le seguenti: dal vettore al committente o al caricatore o al destinatario della merce.

4.8

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, capoverso Art. 6-bis, comma 2, terzo periodo, dopo le parole: sia imputabile al vettore aggiungere le seguenti: o non sia imputabile né al committente né al caricatore.

4.9

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1, capoverso «Art. 6-bis », aggiungere, in fine, il seguente comma: 4-bis. Dalle disposizioni del presente articolo non devono derivare limitazioni alla disciplina di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in termini di tutela della salute e della sicurezza degli operatori sui luoghi di lavoro, anche sotto il profilo della tenuta del reddito disponibile e del deterioramento delle condizioni lavorative.

4.10

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 2, alinea, sostituire le parole: dopo il comma 15 è inserito il seguente: *con le seguenti:* sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché alle variazioni dei corrispettivi richiesti per l'effettuazione dei noli marittimi finalizzati a collegare porti situati in Italia ovvero negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo»;

b) dopo il comma 15 è inserito il seguente:.

4.11

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 2, capoverso 15-bis è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «A tal fine l'AGCM tiene conto, per il tramite della fissazione di una cadenza periodica da stabilirsi, delle condotte poste in essere da soggetti della filiera dell'autotrasporto che risultino ripetute nel tempo e diffuse in ordine al numero delle violazioni riscontrate. ».

4.12

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 2-bis, aggiungere il seguente:

2-ter. Le imprese esercenti la propria attività in Italia, in occasione della presentazione della domanda per accedere a contributi e agevolazioni fiscali pubbliche, devono presentare, a pena di esclusione dal beneficio, una dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa medesima, ai sensi dell'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, sul regolare rispetto dei tempi di pagamento per le prestazioni di trasporto ricevute negli ultimi 12 mesi, ai sensi dell'articolo 83-bis, comma 12, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133. In caso di dichiarazione infedele, in aggiunta alle sanzioni penali previste, al dichiarante viene applicata una sanzione equivalente al 20 per cento del totale del beneficio ottenuto, con un minimo di euro 10.000.

4.13

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

3-quater. Al fine di incentivare le imprese a investire nel rinnovo del parco autobus e ridurre gli effetti climalteranti derivanti dal trasporto passeggeri su strada, in aggiunta alle risorse previste dalla vigente legislazione per gli investimenti da parte delle imprese di trasporto persone, sono stanziati ulteriori risorse, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2025, da destinare, nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di aiuti agli investimenti, alle imprese esercenti le attività di trasporto persona su strada rese ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, per il rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano iscritte al Registro elettronico nazionale.

3-quinquies. Le risorse di cui al comma *3-quater* sono destinate a sostenere, anche ai sensi di quanto previsto dall'articolo 10, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, gli investimenti effettuati nell'anno 2025 e finalizzati alla radiazione, per rottamazione, dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto passeggeri ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, di categoria M2 o M3, con contestuale acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli, nuovi di fabbrica, adibiti ai predetti servizi di trasporto passeggeri e di categoria M2 o M3, a motorizzazione termica euro VI step E o categoria superiore, con un incentivo massimo pari ad euro 40.000 per autobus, e differenziato in ragione della categoria M2 o M3 del nuovo veicolo.

3-sexies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati le modalità e i termini di presentazione delle domande di contributo di cui al presente articolo, i criteri di valutazione delle domande, l'entità del contributo riconoscibile, anche al fine di garantire il rispetto del limite di spesa, nonché le modalità di erogazione dello stesso. I criteri di valutazione delle domande assicurano la priorità del finanziamento degli investimenti relativi alla sostituzione dei veicoli a motorizzazione termica maggiormente inquinanti.

3-septies. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi da *3-quater* a *3-sexies*, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2025, si procede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

4.14

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

3-*quater*. Al fine di compensare i maggiori oneri economici derivanti dall'estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra (EU ETS) al trasporto marittimo, è riconosciuto alle imprese con sede legale od operativa nel territorio della regione Sardegna e della Regione Siciliana un credito d'imposta pari al 100 per cento dei maggiori costi documentati sostenuti, nel periodo d'imposta, per il trasporto marittimo di merci da e verso la Sardegna e la Sicilia riconducibili all'applicazione del sistema ETS. Il credito d'imposta è riconosciuto nel limite massimo di spesa di 200 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027 ed è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241.

3-*quinquies*. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative, i criteri di accesso e di rendicontazione del beneficio, anche in relazione alla documentazione idonea a comprovare i costi ETS sostenuti.

3-*sexies*. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-*quater*, pari a 200 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

4.15

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

3-*quater*. Al fine di compensare i maggiori costi derivanti dalla condizione di insularità e di garantire il necessario sostegno ai cittadini e alle imprese di navigazione impegnate nei servizi di collegamento con le isole maggiori soggette all'applicazione della direttiva (UE) 2023/ 959 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, una quota dei proventi derivanti dall'applicazione del sistema ETS è destinata al Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, sezione «Fondo per la compensazione degli svantaggi», istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 1, comma 806, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, al fine di evitare che il regime previsto dalla citata direttiva compor-

ti oneri supplementari per il trasporto a carico dei passeggeri residenti e del traffico turistico.

4.16

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 3-ter, aggiungere il seguente:

3-*quater*. Al fine di garantire ulteriori misure di protezione delle imprese di cui all'articolo 2-*quater*, comma 3, del decreto-legge 18 gennaio 2024, n. 4, convertito con modificazioni dalla legge 15 marzo 2024, n. 28, che hanno erogato servizi di autotrasporto e di movimentazione, prestazioni di attività manutentive, forniture di ricambi e materiale di consumo, nonché servizi in materia di risanamento ambientale, l'autorizzazione in materia di svincolo di quote di avanzo vincolato di amministrazione, di cui all'articolo 2-*quater*, comma 4, del citato decreto-legge, si applica, con le medesime modalità e per le medesime finalità, anche alle quote di avanzo vincolato del risultato di amministrazione come risultanti in sede di approvazione del rendiconto dell'anno 2024 da parte dell'organo esecutivo delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

4.17

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 3-ter, aggiungere il seguente:

3-*quater*. A valere sul contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo 2024-2029, è destinata una quota per il finanziamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica e della progettazione esecutiva degli interventi di ammodernamento, elettrificazione e velocizzazione del sistema ferroviario della Sardegna. Le attività di progettazione riguarderanno in via prioritaria l'adeguamento per il trasporto a media velocità, fino a 180 chilometri orari, della dorsale ferroviaria Cagliari - Oristano - Sassari - Olbia, con particolare attenzione alla connessione funzionale dei principali porti (Cagliari, Porto Torres, Olbia) e aeroporti (Cagliari-Elmas, Olbia-Costa Smeralda e Alghero-Fertilia). Gli interventi progettati dovranno perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale, interoperabilità e riduzione del gap infrastrutturale tra la Sardegna e le altre regioni italiane.

4.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

«Art. 4-bis.

(Continuità territoriale marittima da e per la Sardegna)

1. Le rotte marittime principali di collegamento tra la Sardegna e la terraferma, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono riconosciute quali servizi essenziali di continuità territoriale ai sensi dell'articolo 100 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Su tali rotte, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità al diritto dell'Unione europea, impone oneri di servizio pubblico e bandisce gare per l'affidamento del servizio nel rispetto del Regolamento (CE) n. 3577/92. È introdotto un sistema di tariffa massima per i passeggeri, applicabile sia ai residenti che ai non residenti, e per le merci definita con riferimento ai costi medi per chilometro delle tratte ferroviarie di media percorrenza sul territorio nazionale.

2. Le risorse necessarie all'attuazione del presente articolo sono autorizzate nella misura di 60 milioni di euro per l'anno 2025 e di 120 milioni di euro annui a decorrere dal 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

4.0.2

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

«Art. 4-bis.

(Esenzione dalla tassa comunale aeroportuale di sbarco per i passeggeri in arrivo in Sardegna e Sicilia)

1. In ragione della condizione di insularità e al fine di garantire la piena parità nell'esercizio del diritto alla mobilità, per gli anni 2025, 2026 e 2027 è disposta l'esenzione dall'addizionale comunale sui diritti di imbarco di cui all'articolo 6-*quater* del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 marzo 2005, n. 43, per tutti i passeggeri in arrivo negli aeroporti della Sardegna e della Sicilia.

2. Ai fini della presente disposizione, la misura unitaria dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco è pari a 6,50 euro per passeggero.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità di applicazione della misura e di correlazione tra i flussi di traffico passeggeri e la compensazione delle minori entrate.

4. Alle minori entrate derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 214,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

4.0.3

FREGOLENT

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 4-bis.

(Disposizioni di semplificazione per svolgimento dell'esame di idoneità professionale nel settore dell'autotrasporto)

1. All'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, al secondo periodo, le parole: «presso le province» sono sostituite dalle seguenti: «presso una provincia della regione di residenza» e il terzo periodo è soppresso.».

Art. 5

5.1

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 2, lettera b), capoverso comma «1.1», sostituire le lettere a) e b) con la seguente:

a) un importo dovuto a titolo di rimborso analitico delle spese sostenute per le trasferte nonché il rimborso delle spese per l'utilizzo del proprio mezzo di trasporto cui il personale sia autorizzato.

Conseguentemente, al medesimo comma 2, lettera c), capoverso comma «1-bis»:

al primo periodo, dopo le parole: ai commi 1 aggiungere le seguenti: , esclusivamente qualora le operazioni siano eseguite fuori dell'orario di servizio ordinario,;

al secondo periodo, dopo le parole: al comma 1 aggiungere le seguenti: , esclusivamente qualora le operazioni siano eseguite fuori dell'orario di servizio ordinario,.

5.2

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente: «2-bis. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti istituisce un tavolo interistituzionale unitamente al Ministro per la pubblica amministrazione ed eventuali altre amministrazioni interessate nonché alle principali associazioni sindacali e di categoria, volto alla semplificazione e riduzione gli oneri riferibili alla motorizzazione civile e alla circolazione dei veicoli e natanti.»

5.3

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Le eventuali risorse economiche residue derivanti dai versamenti effettuati ai sensi dell'articolo 19 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, e successive modificazioni, dai soggetti per i quali sono espletate operazioni in materia di motorizzazione, che non risultino integralmente impiegate per le attività ispettive e di vigilanza previste dal medesimo articolo, sono destinate al finanziamento delle attività del centro elaborazione dati (CED) della motorizzazione civile. Le risorse di cui al periodo precedente sono finalizzate al potenziamento infrastrutturale e tecnologico del CED, al rafforzamento della sicurezza informatica, alla gestione dei flussi informativi e al miglioramento dell'erogazione dei servizi digitali all'utenza.

5.4

BASSO, IRTO, FINA

Al comma 3, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: Alle imprese autorizzate a svolgere le operazioni e servizi portuali di imbarco e sbarco da e su nave e le attività di movimentazione di veicoli non ancora immatricolati (cosiddette «auto in polizza») in porto, tra le aree portuali e le zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto a destinazione finale, possono comunque essere rilasciate un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e di quelli in somministrazione dal soggetto fornitore di lavoro portuale temporaneo di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

5.5

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente: 3-bis. All'articolo 13, comma 6-bis, del decreto-legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, le parole: «31 dicembre 2025» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2026».

5.6

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-bis. Al personale della motorizzazione civile sono somministrati corsi di formazione iniziali e attività formative periodiche per la gestione dei rischi informatici e cibernetici, al fine di rafforzare le capacità di resilienza dell'amministrazione e adeguare consapevolezza e competenze all'evoluzione costante della tecnologia e delle tipologie di rischio e minaccia.»

5.7

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente: 3-bis. La disposizione di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 634, recante il Regolamento per l'ammissione all'utenza del ser-

vizio di informatica del centro di elaborazione dati della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, si applica anche agli enti locali limitatamente all'espletamento delle funzioni di Polizia locale.

5.8

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente: «3-bis. Nelle misure previste dal Codice della Strada, non concorrono ai limiti del trattamento economico accessorio di cui all'articolo 23, comma 2 del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, i proventi contravvenzionali di cui agli articoli 142 e 208 del Codice della strada, per la parte destinata al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ai progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale, nonché a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 del Codice della strada, svolti dalla Polizia locale.»

5.9

Aurora FLORIDIA, PATTON

Sopprimere il comma 3-ter.

5.10

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Sopprimere il comma 3-ter.

5.11

Aurora FLORIDIA, PATTON

Sostituire il comma 3-ter con il seguente:

«1. Il Ministero dell'ambiente adotta, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge di conversione, un decreto ministeriale che preveda misure vincolanti e coordinate per:

a) il potenziamento del trasporto pubblico locale e la promozione della mobilità sostenibile e condivisa;

b) un programma di incentivi per la rottamazione di veicoli endotermici e per l'acquisto di veicoli elettrici;

c) il sostegno agli enti locali per la redazione e l'attuazione di Piani di qualità dell'aria coerenti con gli obiettivi europei e nazionali di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e delle polveri sottili.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1 si provvede mediante corrispondente e progressiva eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi individuati dal Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221.».

5.12

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 3-ter, aggiungere il seguente:

3-*quater*. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, articolo 82, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente: «5-*bis*. Al soggetto che svolga attività di trasporto di cose per conto terzi è consentito, con veicoli autorizzati al predetto servizio, il trasporto di cose esercitato nel proprio interesse ai fini dello svolgimento di una attività economica».

5.13

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 3-ter, aggiungere il seguente:

3-*bis*. All'articolo 142, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: «apparecchiature debitamente» sono inserite le seguenti: «approvate o».

5.14

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 3-ter aggiungere il seguente:

3-*quater*. Al fine di consentire la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono integrare, entro il 15 settembre 2025, l'elenco dei veicoli con caratteristiche antinquinamento Euro 3 adibiti al trasporto pubblico locale che sono esonerati dal divieto di circolazione di cui all'articolo 4, comma 3-*bis* del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Con apposito decreto da adottare entro il 30 settembre 2025, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblica un allegato aggiuntivo di integrazione all'Allegato 1 del decreto dipartimentale n. 241 del 29 dicembre 2023.

5.0.1

PAITA, FREGOLENT

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

«1. Il decreto ministeriale di cui all'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21 è abrogato.».

5.0.2

PAITA, FREGOLENT

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

1. L'articolo 25, della legge 16 dicembre 2024, n. 193, è abrogato.».

5.0.3

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni in materia di contrasto alla commercializzazione di targhe non regolamentari)

1. All'articolo 101 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo il primo periodo, è aggiunto il seguente: «La riproduzione di dette targhe, la distribuzione di tali riproduzioni e la relativa pubblicizzazione, qualora siano poste in essere da soggetti diversi da quelli indicati agli articoli 100 e 101, sono abusive.»;

b) al comma 5, dopo la parola: «distribuisce» sono aggiunte le seguenti: «o pubblicizza»;

c) al comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Alla stessa sanzione è soggetto chiunque circoli, a qualsiasi titolo, con un veicolo munito anche solo di una targa abusiva, ferma la responsabilità solidale, a seconda dei casi, dell'utilizzatore oppure del proprietario, indicati sulla carta di circolazione, ove non provano che ciò è avvenuto contro la loro volontà o a loro insaputa.».

5.0.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni in materia di I.P.T./I.R.T. a salvaguardia del diritto alla mobilità delle persone con disabilità)

1. Al fine di salvaguardare il diritto alla mobilità delle persone con disabilità, nel rispetto delle norme che disciplinano le esenzioni dal pagamento dell'imposta sulle formalità di trascrizione dei veicoli al P.R.A. di cui agli articoli 8, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e 30, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, nel caso in cui l'avente diritto risulti intestatario al P.R.A. di un veicolo per il quale abbia già fruito del beneficio, è riconosciuta l'esenzione dal pagamento dell'I.R.T./I.P.T. per la formalità di prima iscrizione o trascrizione di altro veicolo nel caso in cui il veicolo precedentemente intestato sia stato oggetto di furto e risulti annotata al P.R.A. la perdita di possesso.

2. Le persone con disabilità in possesso dei requisiti previsti dalle norme richiamate al comma 1 del presente articolo, che risultino ancora intestatarie al P.R.A. di altro veicolo per il quale hanno beneficiato dell'esenzione dal pagamento dell'I.R.T./I.P.T., possono fruire del medesimo beneficio nel caso di acquisto di un secondo veicolo presentando, a dimostrazione dell'avvenuta cessione della proprietà o dell'avvio alla rottamazione del precedente veicolo, copia dell'atto di vendita o del certificato di rottamazione, ancorché non trascritto o annotato al P.R.A., avente data certa uguale o anteriore alla data di presentazione della formalità di iscrizione o trascrizione del secondo veicolo.

3. Le persone con disabilità in possesso dei requisiti previsti dalle norme richiamate al comma 1 del presente articolo, nel caso in cui risultino intestatarie al P.R.A. di un veicolo per il quale abbiano già fruito dell'esenzione dal pagamento dell'I.P.T./I.R.T. possono ottenere il rimborso dell'imposta versata per la formalità di iscrizione o trascrizione di un secondo veicolo al P.R.A. dimostrando, mediante copia dell'atto di vendita o copia del certificato di rottamazione, anche se non trascritto o annotato, avente data certa inferiore o pari a trenta giorni solari dalla formalità di iscrizione o trascrizione al P.R.A. del secondo veicolo, di avere venduto o consegnato ad un centro di raccolta per la demolizione il veicolo precedentemente intestato.

4. Agli oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 3 si provvede a valere sul Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

5.0.5

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per l'inserimento delle targhe speciali nei dati del parco circolante trasmessi alla Commissione europea ai sensi del Regolamento (UE) 2019/631)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2026 le amministrazioni pubbliche, i corpi di polizia locale e le forze dell'ordine che, ai sensi degli articoli 93, comma 11, e 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, immatricolano veicoli con targa speciale, sono tenuti a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cadenza quadrimestrale, l'elenco delle nuove immatricolazioni.

2. Con decreto del Direttore generale per la motorizzazione, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente normativa, sono definite le forme e le modalità di trasmissione degli elenchi di cui al comma

1, ai fini dell'inclusione di tali informazioni nella comunicazione di cui all'articolo 7 del Regolamento (UE) 2019/631.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano ai veicoli adibiti ad uso promiscuo appartenenti agli agenti diplomatici di cui all'articolo 131 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

5.0.6

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 5-bis.

(Disposizioni urgenti per l'inserimento delle targhe speciali nei dati del parco circolante trasmessi alla Commissione europea ai sensi del Regolamento (UE) 2019/631)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2026 le amministrazioni pubbliche, i corpi di polizia locale e le forze dell'ordine che, ai sensi degli articoli 93, comma 11, e 138 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, immatricolano veicoli con targa speciale, sono tenuti a trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cadenza quadrimestrale, l'elenco delle nuove immatricolazioni.

2. Con decreto del Direttore generale per la motorizzazione, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente normativa, sono definite le forme e le modalità di trasmissione degli elenchi di cui al comma 1, ai fini dell'inclusione di tali informazioni nella comunicazione di cui all'articolo 7 del Regolamento (UE) 2019/631.

3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano ai veicoli adibiti ad uso promiscuo appartenenti agli agenti diplomatici di cui all'articolo 131 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.».

Art. 6

6.1

BASSO, IRTO, FINA

Al comma 1, sostituire le parole: si intende sostituito con le seguenti: è sostituito;

Consequentemente, dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1.1. L'eventuale credito accertato dall'Autorità di Sistema Portuale a favore di un concessionario in ragione dell'applicazione della normativa previgente può essere compensato con il debito derivante dall'applicazione del canone per gli anni successivi al 2025, per un massimo di cinque anni o fino alla fine della concessione, se di durata inferiore.

1.2. Nel caso in cui il canone annuo, in base ai criteri di cui al comma 1, subisca una variazione superiore al 5 per cento, l'Autorità di Sistema Portuale procede al riequilibrio del piano economico finanziario del concessionario.

6.2

FREGOLENT

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sostituire le parole: «si intende sostituito» con le seguenti: «è sostituito;

b) dopo il comma 1-bis, aggiungere i seguenti:

«1-ter. L'eventuale credito accertato dall'Autorità di Sistema Portuale a favore di un concessionario in ragione dell'applicazione della normativa previgente può essere compensato con il debito derivante dall'applicazione del canone per gli anni successivi al 2025, per un massimo di cinque anni o fino alla fine della concessione, se di durata inferiore.

1-quater. La variazione del canone annuo, calcolata secondo i criteri di cui al comma 1, non può essere in ogni caso superiore al 5 per cento.».

6.3

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Al comma 1 aggiungere, in fine, il seguente periodo: Sono fatti salvi i casi verificati prima dell'entrata in vigore del presente decreto.

6.4

DI GIROLAMO, SIRONI, NAVE

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis*. All'articolo 03 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti: « 1-*bis*. Una quota pari al 10 per cento del canone annuo di cui al comma 1 è devoluta all'ente concedente e deve essere destinata:

a) alla copertura delle spese connesse alla gestione del demanio marittimo;

b) al finanziamento o al cofinanziamento di interventi di difesa delle coste e del relativo capitale naturale, individuati nell'ambito dei Piani di difesa della costa adottati dalle regioni;

c) al miglioramento della fruibilità delle aree demaniali libere.

1-*ter*. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1-*bis*, pari a 20 milioni di euro annui, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.».

6.5

BASSO, IRTO, FINA

Sopprimere il comma 1-bis.

6.6

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-bis, aggiungere i seguenti:

1-ter. All'articolo 03 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Una quota pari al 10 per cento del canone annuo di cui al comma 1 è devoluta all'ente concedente e deve essere destinata:

a) alla copertura delle spese connesse alla gestione del demanio marittimo;

b) al finanziamento o al cofinanziamento di interventi di difesa delle coste e del relativo capitale naturale, individuati nell'ambito dei Piani di difesa della costa adottati dalle regioni;

c) al miglioramento della fruibilità delle aree demaniali libere.

1-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1-ter, pari a 20 milioni di euro annui, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.».

6.7

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-bis aggiungere i seguenti:

1-ter. I proventi dei canoni demaniali marittimi ai sensi dell'articolo 03 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, sono attribuiti, in misura pari all'80 per cento ciascuno, all'ente concedente, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 1-quater e 1-quinquies.

1-quater. Gli enti di cui al comma 1-ter destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei canoni demaniali marittimi di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di valorizzazione, tutela e fruizione della costa, ivi comprese la fornitura dei servizi per le spiagge non assegnate in concessione.

1-quinquies. Ciascun ente trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1-ter, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per cia-

scun intervento. Ciascun ente pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito *internet* istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 1-*ter* è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al primo periodo, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 1-*quater*, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze.

6.8

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-bis, aggiungere il seguente:

1-*ter*. Per le concessioni demaniali, di durata complessiva inferiore a trenta giorni, rilasciate a favore di società e associazioni sportive iscritte al registro del CONI, istituito ai sensi dell'articolo 5, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, o al Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche di cui al decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 39, o di enti del Terzo settore di cui all'articolo 4, comma 1, del Codice del Terzo Settore, di cui al decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, o di associazioni locali, e destinate allo svolgimento di attività sportive, ricreative e altre manifestazioni legate alle tradizioni locali, organizzate in forma singola o associata, senza scopo di lucro e per finalità di interesse pubblico, individuate e deliberate dagli enti locali territorialmente competenti, il canone è fissato nell'importo minimo di euro 500.

6.9

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Dopo il comma 1-bis, aggiungere il seguente:

"1-*ter*. Per le concessioni demaniali, di durata complessiva inferiore a trenta giorni, rilasciate a favore di società e associazioni sportive iscritte al registro del CONI, istituito ai sensi dell'articolo 5, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, o al Registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche di cui al decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 39, o di enti del Terzo settore di cui all'articolo 4, comma 1, del Codice del Terzo Settore, di cui al decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, o di associazioni locali, e destinate allo svolgimento di attività sportive, ricreative e altre manifestazioni legate alle tradizioni locali, organizzate in forma singola o associata, senza scopo di lucro e per finalità di interesse pubblico, individuate

e deliberate dagli enti locali territorialmente competenti, il canone è fissato nell'importo di euro 500.".

6.10

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Sopprimere il comma 2.

6.11

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 2, sopprimere il primo periodo.

Conseguentemente, sostituire il secondo periodo con il seguente: Le regioni o gli enti locali stabiliscono l'inizio e la fine della stagione balneare di ogni anno anche ai fini delle misure di sicurezza.

6.12

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 2, sostituire il secondo periodo con il seguente: Le regioni e gli enti locali possono anticipare e posticipare l'inizio e/o la fine della stagione balneare di 10 giorni, fermo restando che la durata minima della stagione balneare non potrà essere, in ogni caso, inferiore a 100 giorni.

6.13

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 2, sostituire il secondo periodo con il seguente: Le regioni e gli enti locali possono anticipare e posticipare l'inizio e/o la fine della stagione balneare di 10 giorni, fermo restando che la durata minima della stagione balneare non potrà essere, in ogni caso, inferiore a 100 giorni.

6.0.1

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

«Art. 6-bis.

(Adeguamento buono portuale)

1. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il comma 471 è sostituito dal seguente:

«471. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, destinato alla concessione, per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2027 di un contributo, denominato "buono portuale", pari all'80 per cento della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e dell'articolo 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Il contributo di cui al primo periodo è destinato a:

a) agevolare il conseguimento ovvero il rinnovo delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di trasporto, ovvero movimentazione di persone e di merci all'interno delle aree portuali, da parte dei propri dipendenti, a tal fine riconoscendo un "buono portuale" di importo massimo pari a 3.500 euro per ciascun dipendente per singola tipologia di patente e abilitazione professionale;

b) sviluppare modelli di organizzazione e di gestione come indicati, a titolo esemplificativo, dall'articolo 30, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, a tal fine riconoscendo un "buono portuale" di importo massimo pari a 20.000 euro per sviluppare o implementare modelli di organizzazione e di gestione per ciascuna impresa e per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027;

c) incentivare azioni di riqualificazione del personale attraverso modelli di formazione funzionali alla riqualificazione dei lavoratori e al mantenimento dei livelli occupazionali rispetto all'avvio di processi di automazione, digitalizzazione e sostenibilità (ESG) a tal fine riconoscendo un "buono portuale" di importo massimo pari a 80.000 euro per ciascuna impresa per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027.».

6.0.2

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Adeguamento buono portuale)

1. All'articolo 1 della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il comma 471 è sostituito dal seguente:

«471. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, destinato alla concessione, per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2027 di un contributo, denominato "buono portuale", pari all'80 per cento della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e dell'articolo 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Il contributo di cui al primo periodo è destinato a: a) agevolare il conseguimento ovvero il rinnovo delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di trasporto, ovvero movimentazione di persone e di merci all'interno delle aree portuali, da parte dei propri dipendenti, a tal fine riconoscendo un "buono portuale" di importo massimo pari a 3.500 euro per ciascun dipendente per singola tipologia di patente e abilitazione professionale;

b) sviluppare modelli di organizzazione e di gestione come indicati, a titolo esemplificativo, dall'articolo 30, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, a tal fine riconoscendo un "buono portuale" di importo massimo pari a 20.000 euro per sviluppare o implementare modelli di organizzazione e di gestione per ciascuna impresa e per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027;

c) incentivare azioni di riqualificazione del personale attraverso modelli di formazione funzionali alla riqualificazione dei lavoratori e al mantenimento dei livelli occupazionali rispetto all'avvio di processi

di automazione, digitalizzazione e sostenibilità (ESG) a tal fine riconoscendo un "buono portuale" di importo massimo pari a 80.000 euro per ciascuna impresa per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027.».

6.0.3

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

«Art. 6-bis.

(Disposizioni per incentivare il ricambio generazionale e lavorativo nei porti italiani)

1. All'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3-*septies*, le parole: «ai sensi degli articoli 16 e 18» sono sostituite dalle seguenti: «ai sensi degli articoli 6, comma 10, 16 e 18»;

b) al comma 3-*octies*, le parole: «nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» sono sostituite dalle seguenti: «presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale»;

c) il comma 3-*novies* è sostituito dal seguente:

«3-*novies*. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-*ter* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-*septies* del presente articolo, nonché la disciplina del fondo, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate.»;

d) dopo il comma 3-*novies* è inserito il seguente:

«3-*novies*.1. Viene data la precedenza alle prestazioni del fondo di cui al comma 3-*septies* ai soggetti:

a) a cui sia stata accertata l'inidoneità totale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;

b) a cui sia stata accertata l'inidoneità parziale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;

c) adibiti per almeno 10 anni di attività, negli ultimi 15 anni, all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;

d) adibiti per almeno 5 anni di attività, negli ultimi 10 anni, all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone.».

6.0.4

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

«Art. 6-bis.

(Disposizioni per incentivare il ricambio generazionale e lavorativo nei porti italiani)

1. All'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3-*septies*, le parole: «ai sensi degli articoli 16 e 18» sono sostituite dalle seguenti: «ai sensi degli articoli 6, comma 10, 16 e 18»;

b) al comma 3-*octies*, le parole: «nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili» sono sostituite dalle seguenti: «presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale»;

c) il comma 3-*novies* è sostituito dal seguente:

«3-*novies*. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-*ter* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-*septies* del presente articolo, nonché la disciplina del fondo, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate.»;

d) dopo il comma 3-*novies* è inserito il seguente:

«3-*novies*.1. Nell'individuare le prestazioni erogabili dal fondo è data precedenza ai lavoratori:

a) di cui è stata accertata l'inidoneità totale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;

b) di cui è stata accertata l'inidoneità parziale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;

c) che hanno svolto attività operative per un maggior numero di anni.».

6.0.5

FREGOLENT

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 6-bis.

(Misure urgenti per la nomina dei Presidenti dell'Autorità di sistema portuale)

1. Fermo restando l'applicazione delle procedure di cui all'articolo 8, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono nominati i presidenti dell'Autorità di sistema portuale di cui all'articolo medesimo.».

6.0.6

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 6, aggiungere il seguente:

«Art. 6-bis.

(Valorizzazione patrimonio immobiliare enti locali)

1. All'articolo 56-bis del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 7:

1) al primo periodo, dopo le parole: «sono ridotte» sono inserite le seguenti: «per tutta la vigenza dei relativi contratti, se ve ne sono»;

2) al primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «fino a concorrenza del valore stimato del bene al momento del trasferimento, al netto delle spese di manutenzione e di regolarizzazione tecnica amministrativa sostenute dall'ente richiedente»;

b) al comma 10, dopo il primo periodo, è aggiunto, in fine, il seguente: «Entro e non oltre 90 giorni dall'alienazione ovvero dalla cessione di quote dei predetti fondi immobiliari, non si applicano più le riduzioni nei trasferimenti erariali previste al comma 7.».

Art. 8

8.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Sopprimere l'articolo.

8.2

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 2, dopo le parole: unità di personale aggiungere le seguenti: aventi requisiti di elevata competenza gestionale ed esperienza almeno quinquennale.

Art. 8-bis

8-bis.0.1

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-ter.

(Disposizioni in materia di lavoro portuale usurante)

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera d), sono inserite, in fine, le seguenti parole: «e conducenti di veicoli pesanti utilizzati nella movimentazione e traslazione dei carichi nell'ambito delle operazioni portuali»;

b) al comma 1, è inserita, in fine, la seguente lettera:

«d-bis) lavoratori portuali svolgenti le seguenti mansioni: gruista; addetto a rizzaggio e derizzaggio; polivalente;»;

c) al comma 2, alinea, le parole: «di cui alle lettere a), b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «di cui alle lettere a), b), c), d) e d-bis)»;

d) al comma 3, le parole: «alle lettere a), b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «alle lettere a), b), c), d) e d-bis)»;

e) al comma 7, le parole: «lettere a), b), c) e d)», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «lettere a), b), c), d) e d-bis)».

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, pari a 70 milioni di euro a decorrere dall'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

8-bis.0.2

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-ter.

(Disposizioni in materia esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali)

1. Il Fondo vittime dell'amianto, di cui all'articolo 1, comma 278, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è rifinanziato con 12 milioni di euro per l'anno 2025.

2. All'articolo 1, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, dopo il comma 278 è inserito il seguente:

«278-bis. Il Fondo di cui al comma 278 opera, altresì, in favore dei soggetti tenuti a versare all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro le somme indicate al primo ed al secondo periodo del primo comma dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965 n. 1124, qualora l'Istituto abbia costituito rendite e versato prestazioni indennitarie e spese accessorie in favore di coloro che hanno contratto patologie asbesto-correlate per esposizione all'amianto nell'esecuzione delle operazioni portuali nei porti nei quali hanno trovato applicazione le disposizioni della legge 27 marzo 1992, n. 257 e in favore dei loro eredi e superstiti.».

3. All'onere derivante dal presente articolo, pari a 12 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

8-bis.0.3

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 8-ter.

(Incentivi per la riconversione dei container dal gasolio a batterie elettriche)

1. Al fine di promuovere la transizione verso un modello di trasporto merci sostenibile e ridurre le emissioni inquinanti, è riconosciuto per l'anno 2025, nel limite complessivo delle risorse di cui al comma 4, un contributo pari al 70 per cento della spesa sostenuta per la riconversione dei container attualmente alimentati a gasolio mediante l'adozione di sistemi di propulsio-

ne a batteria elettrica, e comunque di importo complessivo non superiore a 100.000 euro per ciascun intervento.

2. Possono accedere agli incentivi di cui al comma 1 i soggetti pubblici e privati che effettuano la riconversione dei motori da gasolio a batterie elettriche.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità di erogazione delle risorse, i criteri di ammissibilità e le procedure di rendicontazione delle spese sostenute dai beneficiari.

4. Ai maggiori oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 1072, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

Art. 9

9.1

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, alinea, dopo le parole: "legge 28 marzo 2022, n. 25," aggiungere le seguenti: "aventi termine di scadenza per la presentazione delle offerte successivo al 30 giugno 2023 e".

9.2

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, alinea, dopo le parole: legge 28 marzo 2022, n. 25, aggiungere le seguenti: aventi termine di scadenza per la presentazione delle offerte successivo al 30 giugno 2023 e.

9.3

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, alinea, dopo le parole: legge 28 marzo 2022, n. 25, *aggiungere le seguenti:* aventi termine di scadenza per la presentazione delle offerte successivo al 30 giugno 2023 e.

9.4

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, alinea, sostituire le parole: che non rientrano in alcuna delle fattispecie previste dall'articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, *con le seguenti:* che non hanno diritto allo speciale meccanismo di adeguamento dei prezzi cui all'articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, né tramite risorse proprie della stazione appaltante né tramite accesso ai Fondi di cui al medesimo articolo 26, comma 4, lettere a) e b), e comma 6-*quater*, o che comunque non hanno avuto accesso al fondo di cui al medesimo articolo 26, comma 7.

9.5

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1-bis, aggiungere in fine le seguenti parole: , sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; in ogni caso, l'eventuale applicazione in diminuzione per il 2025 deve riguardare i singoli prezzi contenuti all'interno dello stato di avanzamento dei lavori e non l'importo complessivo dello stesso, che non può scendere mai al di sotto di quello calcolato con i prezzi contrattuali», e) il quarto periodo è soppresso.

9.6

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-*ter*. All'articolo 26, comma 6-*ter*, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022 n. 91, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: «e che non abbiano accesso al Fondo di cui al comma 7» sono soppresse;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per gli interventi che abbiano avuto accesso al Fondo di cui al comma 7, le disposizioni del presente comma non si applicano alle lavorazioni eseguite o contabilizzate nella medesima annualità contabile di eventuale accesso al Fondo; nel caso in cui le risorse assegnate ai sensi del predetto comma 7 non siano state utilizzate per aggiornare i quadri economici, le stesse non sono soggette a revoca e sono comunque destinate a fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aggiornamento dei prezzi ai sensi del presente comma».

9.7

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Aggiungere, in fine, il seguente comma: 1-bis. «All'articolo 26, comma 6-ter, del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022 n. 91, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: «e che non abbiano accesso al Fondo di cui al comma 7» sono soppresse;

b) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per gli interventi che abbiano avuto accesso al Fondo di cui al comma 7, le disposizioni del presente comma non si applicano alle lavorazioni eseguite o contabilizzate nella medesima annualità contabile di eventuale accesso al Fondo; nel caso in cui le risorse assegnate ai sensi del predetto comma 7 non siano state utilizzate per aggiornare i quadri economici, le stesse non sono soggette a revoca e sono comunque destinate a fronteggiare i maggiori costi derivanti dall'aggiornamento dei prezzi ai sensi del presente comma ».

9.8

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-ter. All'articolo 26 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, dopo il comma 7-quater, è inserito il seguente: «7-quinquies. Le risorse già assegnate attraverso le modalità di cui al comma 7-bis ai comuni e alle città metropolitane per investimenti PNRR e PNC non sono soggette a revoca nel caso in cui gli stessi non abbiano aggiornato i quadri economici secondo i relativi prezzi».

Art. 10

10.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Sopprimere l'articolo.

10.2

BASSO, IRTO, FINA

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: del 23 ottobre 2007, aggiungere le seguenti: nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 2112 del codice civile per il personale impiegato, nonché l'applicazione da parte dell'aggiudicatario dei contratti collettivi di settore di cui all'articolo 51 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81.

10.3

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente: 1-bis. Tra le attività della centrale di committenza, nell'ambito delle attività propedeutiche di cui al comma 1, sono assicurate le azioni volte a garantire la divisione del servizio in lotti (direttrici o regioni contigue), l'integrazione dell'offerta *intercity* con quella dei servizi interregionali, la proprietà pubblica dei mezzi rotabili, un incremento dell'offerta commerciale, nonché l'offerta degli *intercity* notte sfruttando la dorsale AV Torino-Salerno e la linea Adriatica.

10.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-bis, aggiungere i seguenti:

1-ter. Nelle more dell'attuazione di quanto disposto nel comma 1, l'autorizzazione di spesa in favore della società Rete ferroviaria italiana Spa di cui all'articolo 1, comma 395, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementata di complessivi 300 milioni di euro, di cui 100 milioni di euro per l'anno 2025 e 200 milioni di euro per l'anno 2026. Le risorse di cui al primo periodo sono destinate, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di pro-

gramma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa, al potenziamento del trasporto pubblico ferroviario dei servizi ferroviari regionali mediante riqualificazione delle reti e dei nodi e di una gestione integrata con la rete nazionale, sia in termini di infrastruttura fisica sia in termini di servizi erogati.

1-*quater*. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1-*ter*, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2025 e a 200 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

10.5

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma-bis, aggiungere il seguente:

1-*ter*. Nelle more dell'attuazione di quanto disposto nel comma 1, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria garantisce una programmazione del servizio dell'*Intercity* 598 nel tratto Roma-Orte, a costi invariati per l'utenza, ripristinando l'offerta sulla linea direttissima per mantenere i servizi con particolare riguardo alle fasce pendolari.

Art. 10-*ter*

10-*ter*.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo aggiungere il seguente:

«Art. 10-*quater*.

(Disposizioni urgenti per la realizzazione degli interventi di elettrificazione della linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco)

1. Al fine di procedere celermente al completamento del progetto di fattibilità tecnico-economica del secondo lotto Molteno-Lecco nell'ambito degli interventi di elettrificazione della linea ferroviaria Como-Molteno-Lecco,

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è nominato un Commissario straordinario, con i poteri e le funzioni di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55. La durata dell'incarico del Commissario straordinario è di ventiquattro mesi decorrenti dall'adozione del decreto di nomina di cui al primo periodo. Al Commissario straordinario spetta un compenso, determinato con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al primo periodo, in misura non superiore a quella indicata all'articolo 15, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, comprensivo degli oneri a carico dell'amministrazione. Il Commissario straordinario può avvalersi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, delle strutture delle amministrazioni territoriali interessate. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma, pari a 99.525 euro per l'anno 2025, a 132.700 euro per l'anno 2026 e a 33.175 euro per l'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, 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 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 11

11.1

IRTO, BASSO, FINA

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

a-bis) all'articolo 4, comma 1, lettera d):

1) al primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «; resta fermo quanto previsto dall'articolo 185 del medesimo codice dei contratti pubblici»;

2) al secondo periodo, le parole: «possono comprendere» sono sostituite dalla seguente: «comprendono»;

3) al secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, con particolare riguardo ai progetti che prevedono la realizzazione di impianti lungo le tratte autostradali per la produzione e vendita di energia rinnovabile i cui proventi, al netto degli ammortamenti, sono destinati alla riduzione delle

tariffe autostradali per gli utenti a basso reddito e ad alta frequentazione dell'infrastruttura e per il finanziamento dell'adeguamento tecnologico e digitale della rete autostradale».

11.2

BASSO, IRTO, FINA

Al comma 1, lettera d), aggiungere, in fine, le seguenti parole: e dopo il secondo periodo, sono inseriti i seguenti: «Il piano tariffario prevede anche la possibilità di ridurre, fino all'esonero totale, il pagamento del pedaggio nelle tratte autostradali interessate da cantieri per lavori di messa in sicurezza dell'infrastruttura, qualora questi causino gravi e prolungati disagi e disservizi per gli utenti. I relativi costi sono a carico del concessionario, e la riduzione o l'esenzione è valida fino alla conclusione dei lavori.».

11.3

BASSO, IRTO, FINA

Al comma 1, lettera d), aggiungere, in fine, le seguenti parole: e dopo il secondo periodo, è aggiunto il seguente: «I piani economico-finanziari inerenti alle concessioni autostradali prevedono sempre che l'adeguamento tariffario, conseguente agli investimenti effettivamente realizzati dalle società concessionarie, sia commisurato alla durata media di vita dell'opera oggetto dell'investimento.».

11.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2026, al fine di agevolare la mobilità dei residenti del territorio della Città metropolitana di Firenze che utilizzano regolarmente le tratte autostradali ricadenti nel territorio medesimo, è prevista l'esenzione dal pagamento del pedaggio applicato nella tratta tra i caselli Firenze Nord e Firenze Sud nell'autostrada A1, fino al termine della concessione stessa. L'esenzione è prevista per i possessori di Telepass che utilizzino l'autostrada come pendolari tra stazioni predefinite.

1-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della conversione in legge del presente de-

creto-legge, sono stabiliti i criteri le modalità di attuazione della disposizione di cui al comma 1-*bis*.

1-*quater*. Agli oneri derivanti dai commi 1-*bis* e 1-*ter*, valutati nel limite massimo di 20 milioni di euro a decorrere dal 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200 della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

11.5

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-*bis*. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al termine della concessione autostradale A24-A25, al fine di azzerare l'entità del pedaggio applicato nella tratta ricompresa nella fascia urbana del comune di Roma dell'autostrada A24, preservando, al contempo, nel periodo di durata della concessione le condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione, si procede alla rimodulazione del corrispettivo dovuto al concedente in base alla convenzione unica di concessione sottoscritta tra ANAS S.p.A. e Strada dei Parchi S.p.A. in data 18 novembre 2009, e dell'Atto Aggiuntivo del 21 dicembre 2023, per un importo pari a 8.5 milioni di euro per l'anno 2025 e 17 milioni di euro a decorrere dall'anno 2026.

1-*ter*. Agli oneri derivanti dal comma 1-*bis*, pari a 8.5 milioni di euro per l'anno 2025 e 17 milioni a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

11.6

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1-*bis*. All'articolo 8, comma 9, del decreto-legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito con modificazioni dalla legge 23 febbraio 2024, n. 18, è inserito, in fine, il seguente periodo: «Il pagamento della tariffa autostradale relativo alla tratta autostradale tra Rosignano Marittimo e San Pietro in Palazzi è sospeso fino alla scadenza del rapporto concessorio di cui al comma 10.»

11.0.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11.1

(Agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità)

1. Al fine di intervenire a favore dell'utenza autostradale, qualora lo richieda il manifestarsi di comprovati episodi di disagio cagionati dalla cantierizzazione al regolare fluire della circolazione, avuto riguardo ad una determinata tratta autostradale sottoposta a pedaggio, il relativo concessionario autostradale provvede a ristorare gli utenti per disagi connessi alla mobilità misurabili in tempi di percorrenza risultati significativamente più elevati rispetto alla media e in velocità medie rilevate notevolmente ridotte rispetto a quelle massime legalmente assentite.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le specifiche tecniche di funzionamento, determinati il metodo e i parametri di calcolo, definite le soglie in misura percentuale dei rapporti concernenti tempi di percorrenza e velocità autostradali medi ed effettivi, ai fini dell'attivazione di una procedura standardizzata per il riconoscimento di una agevolazione tariffaria ovvero dell'integrale rimborso del pedaggio.».

11.0.2

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

«Art. 11.1

(Meccanismo di automatico riconoscimento di una agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità)

1. Al fine di intervenire a favore dell'utenza autostradale, qualora lo richieda il manifestarsi di comprovati episodi di disagio cagionati dalla cantierizzazione al regolare fluire della circolazione, avuto riguardo ad una determinata tratta autostradale sottoposta a pedaggio, il relativo concessionario autostradale provvede a ristorare gli utenti per disagi connessi alla mobilità misurabili in tempi di percorrenza risultati significativamente più elevati rispetto alla media e in velocità medie rilevate notevolmente ridotte rispetto a quelle massime legalmente assentite.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le specifiche tecniche di funzionamento, determinati il metodo e i parametri di calcolo, definite le soglie in misura percentuale dei rapporti concernenti tempi di percorrenza e velocità autostradali medi ed effettivi, ai fini dell'attivazione di una procedura standardizzata per il riconoscimento di una agevolazione tariffaria ovvero dell'integrale rimborso del pedaggio.

11.0.3

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 11.1

(Modifiche All'articolo 57, comma 14-bis del decreto- legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120)

1. All'articolo 57, comma 14-bis del decreto- legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al secondo periodo, le parole: «dieci anni» sono sostituite dalle seguenti: «venti anni»;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: «L'ente proprietario della strada può rimodulare la durata delle concessioni rilasciate alla data di entrata in vigore del presente decreto per un periodo ulteriore di dieci anni a fronte della necessità di rinnovo tecnologico delle infrastrutture di ricarica per motivi di obsolescenza ed obblighi normativi intervenuti successivamente al rilascio».

11.0.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

«Art. 11.1

(Semplificazioni in materia di infrastrutture di ricarica elettrica)

1. All'articolo 57, comma 14-bis, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al secondo periodo, le parole: «dieci anni» sono sostituite dalle seguenti: «venti anni a partire dalla data di connessione dell'infrastruttura alla rete»;

b) dopo il secondo periodo, è inserito il seguente: «L'ente proprietario della strada può rimodulare la durata delle concessioni rilasciate alla data di entrata in vigore della presente disposizione per un periodo ulteriore di dieci anni a fronte della necessità di rinnovo tecnologico delle infrastrutture di ricarica per motivi di obsolescenza ed obblighi normativi intervenuti successivamente al rilascio».

Art. 11-bis

11-bis.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Sopprimere l'articolo.

11-bis.2

IRTO, BASSO, FINA

Sopprimere l'articolo.

Art. 11-ter

11-ter.0.1

FREGOLENT

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

«Art. 11-quater.

(Meccanismo di automatico riconoscimento di una agevolazione tariffaria o di rimborso del pedaggio autostradale per disagi alla mobilità)

1. Al fine di intervenire a favore dell'utenza autostradale qualora lo richieda il manifestarsi di comprovati episodi di disagio cagionati dalla cantierizzazione al regolare fluire della circolazione avuto riguardo ad una determinata tratta autostradale sottoposta a pedaggio, il relativo concessionario autostradale provvede a ristorare gli utenti per disagi connessi alla mobilità misurabili in tempi di percorrenza risultati significativamente più elevati rispetto alla media e in velocità medie rilevate notevolmente ridotte rispetto a quelle massime legalmente assentite.

2. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono individuate le specifiche tecniche di funzionamento, determinati il metodo e i parametri di calcolo, definite le soglie in misura percentuale dei rapporti concernenti tempi di percorrenza e velocità autostradali medi ed effettivi, ai fini dell'attivazione di una procedura standardizzata per il riconoscimento di una agevolazione tariffaria ovvero dell'integrale rimborso del pedaggio.».

Art. 12

12.1

DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Al comma 1, capoverso «Art. 2», comma 1, sostituire le parole: può fissare con la seguente: fissa; al medesimo capoverso « Art.2», al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Sono altresì disposti livelli massimi tariffari per la categoria dei passeggeri nativi che abbiano ancora familiari o congiunti nei territori periferici e ultra periferici di cui al regolamento (CE) 1008/2008.

12.2

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, capoverso Art. 2, comma 1, dopo le parole: "massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree" inserire le seguenti: "per tutti i passeggeri qualora si tratti di una rotta essenziale nazionale tra un aeroporto del continente e uno insulare non altrimenti collegati da servizi ferroviari o marittimi con un tempo di percorrenza inferiore alle tre ore, o" e dopo le parole: "o per determinate categorie di passeggeri" inserire le seguenti: "qualora si tratti di altre rotte".

Consequentemente al medesimo capoverso, comma 2, primo periodo, dopo le parole: "regolamento (CE) N.1008/2008 e" inserire le seguenti: "deve essere supportata da apposita relazione tecnica che".

12.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di contratti di servizio nel settore del trasporto pubblico locale e regionale)

1. All'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017 n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, dopo il comma 11-*quies* è inserito il seguente: «11-*sexies*. Nel rispetto dei medesimi principi, i contratti di servizio e gli atti che disciplinano l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale devono, altresì, assicurare la copertura degli oneri relativi agli investimenti e prevedere clausole di riequilibrio idonee a consentire la copertura dei maggiori costi derivanti dall'adempimento di obblighi normativi sopravvenuti in corso di durata dell'affidamento».

12.0.2

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

«Art. 12-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di lavoro nel settore del trasporto pubblico locale e regionale)

1. Le risorse assegnate, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale, sono ripartite per le medesime finalità, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Stato-regioni, oltre che con le regioni a statuto ordinario, anche in favore delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale ancora di competenza statale, della Regione Siciliana e della regione Friuli-Venezia Giulia. Per quest'ultima, nell'ambito del riparto, si tiene conto delle risorse spettanti a titolo di compartecipazione statutaria a valere sul gettito delle accise su benzina e gasolio, ai sensi dell'articolo 49, comma 1, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1.

Art. 13

13.1

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 1, lettera a), numero 1), sostituire le parole: , comprensive delle aree individuate ai sensi del comma 7-bis e che costituiscono il contenuto minimo inderogabile del Piano medesimo, con le seguenti: nel quale sono, in ogni caso, comprese le aree industriali individuate ai sensi del comma 7-bis.

13.2

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, lettera b), capoverso «5-bis», primo periodo, sostituire le parole: 31 agosto 2025 con le seguenti: 30 settembre 2025.

13.3

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, lettera c) capoverso 7-bis, primo periodo, sopprimere le parole: "in relazione alle fattispecie progettuali di cui agli allegati A e B al presente decreto e".

Conseguentemente al medesimo capoverso, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: "Le aree industriali di cui al primo periodo sono considerate zone di accelerazione anche qualora la pianificazione urbanistica richieda piani attuativi per l'edificazione, fatta eccezione per le aree in cui sia prevista la collocazione di infrastrutture pubbliche."

13.4

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Al comma 1, lettera c), capoverso 7-bis, primo periodo, sostituire le parole: allegati A e B con le seguenti: allegati A, B e C.

13.5

FREGOLENT

Al comma 1, lettera c), capoverso «7-bis», primo periodo, dopo le parole: «le aree industriali» aggiungere le seguenti: «e le aree artigianali».

13.6

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

1-*bis*. Al fine di favorire l'adesione ai meccanismi di incentivazione dell'autoconsumo diffuso e delle comunità energetiche rinnovabili (CER) mediante la realizzazione di impianti inseriti nell'ambito dell'attività produttiva delle piccole e medie imprese è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica il «Fondo Rinnovabili PMI».

1-*ter*. Il Fondo di cui al comma 1-*bis* ha una dotazione pari a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027 e per la sua gestione è autorizzata l'apertura di apposita contabilità speciale.

1-*quater*. A valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 1-*bis* sono concessi contributi in conto capitale a fondo perduto alle piccole e medie imprese, come definite dalla raccomandazione della Commissione europea n. 2003/361/CE del 6 maggio 2003, a copertura del 30 per cento delle spese sostenute per la realizzazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili fino a 1 megawatt. Resta ferma la possibilità di accesso al servizio di ritiro dedicato e scambio sul posto dell'energia.

1-*quinquies*. In sede di prima applicazione, le risorse sono erogate nei limiti e alle condizioni previste dall'articolo 41 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione europea del 17 giugno 2014.

1-*sexies*. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica possono essere estese e modificate le condizioni e i limiti di accesso ai contributi, previa notifica alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

1-*septies*. L'erogazione dei contributi è affidata al Gestore dei servizi energetici S.p.A. (GSE), il quale, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, pubblica sul proprio sito istituzionale il bando per l'accesso ai contributi. Le risorse sono assegnate ai progetti valutati positivamente e fino a esaurimento dei fondi disponibili.

1-*octies*. Le richieste di connessione alla rete di distribuzione degli impianti di cui ai commi precedenti sono gestite con carattere di priorità dal gestore di rete. A tal fine l'ARERA definisce entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le modalità con cui il gestore di rete applica tale previsione normativa al fine di garantire l'allaccio alla rete con tempistiche coerenti a quelle di applicazione del decreto di incentivazione.

13.7

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

1-*bis*. Alle imprese che realizzino o estendano reti di teleriscaldamento per l'approvvigionamento di energia termica per uso industriale che usino almeno il 50 per cento di energia derivante da fonti rinnovabili è riconosciuto un credito di imposta nella misura del 50 per cento del costo complessivo sostenuto con un massimale di spesa pari a 10.000.000 di euro per ciascun progetto di investimento.

1-*ter*. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinati i requisiti degli interventi ammissibili di cui al comma 1-*bis* e le modalità di rendicontazione delle spese sostenute secondo quanto previsto dall'articolo 109 del testo unico delle imposte sui redditi di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. L'effettuazione di tali spese deve risultare da apposita attestazione rilasciata dai soggetti di cui all'articolo 35, commi 1, lettera a), e 3, del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, legittimati a rilasciare il visto di conformità dei dati esposti nelle dichiarazioni fiscali, ovvero dai soggetti che esercitano la revisione legale dei conti ai sensi dell'articolo 2409-*bis* del codice civile.

1-*quater*. Il credito di imposta di cui al comma 1-*bis* è utilizzabile in compensazione nel modello F24, in 10 quote annuali di pari importo, a decorrere dall'anno successivo a quello in cui il costo è stato sostenuto.

1-*quinquies*. Agli oneri derivanti dal comma 1-*bis*, pari a 800 milioni di euro a decorrere dall'anno 2025, si provvede mediante corrispondente utilizzo di quota parte dei proventi derivanti dalle aste CO2 di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47.

13.8

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

1-*bis*. Al fine di concorrere al raggiungimento, da parte dell'Unione europea, di emissioni zero entro l'anno 2050 e di assicurare una parziale assicurazione ai crediti concessi dagli istituti per la realizzazione di comunità energetiche rinnovabili, istituite ai sensi della Direttiva (UE) 2018/2001 e della Direttiva (UE) 2019/944, recepite dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è istituito apposito Fondo denominato Fondo di garanzia per la realizzazione di comunità energetiche rinnovabili, con una dotazione

di 5 milioni di euro per l'anno 2025, 25 milioni di euro per l'anno 2026, 30 milioni per il 2027 e 35 milioni per ciascuno degli anni dal 2028 al 2031.

1-ter. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabilite le modalità, i termini, i limiti e le condizioni per la concessione della garanzia di cui al comma 1-bis. Il Gestore dei servizi energetici (GSE) assicura, anche attraverso il proprio sito istituzionale, adeguata informazione in merito alle disposizioni di cui al comma 1-bis. I soggetti ammessi alla garanzia sono le comunità di energia rinnovabile, i sistemi di autoconsumo collettivo individuati dalle norme di recepimento della Direttiva UE 2018/2001, ovvero i soggetti che partecipano a tale configurazioni qualora finanzino impianti da mettere al servizio delle stesse.

1-quater. Agli oneri derivanti dal comma 1-bis pari a 5 milioni per l'anno 2025, 25 milioni per l'anno 2026, 30 milioni per l'anno 2027 e 35 milioni per ciascuno degli anni dal 2028 al 2031 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

13.9

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

1-bis. Al fine di concorrere al raggiungimento, da parte dell'Unione europea, dell'obiettivo di emissioni zero entro l'anno 2050 e di promuovere l'autoproduzione e l'autoconsumo di energia elettrica rinnovabile, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un Fondo rotativo di garanzia per il credito a tasso agevolato per la realizzazione di comunità energetiche rinnovabili. Le modalità di gestione del fondo, le condizioni di erogazione del credito, il coinvolgimento del sistema bancario e degli sportelli postali sono stabilite con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Il fondo ha una dotazione di 50 milioni di euro per l'anno 2025, e possono convergerci contributi definiti sulla base di accordi con la Banca europea degli investimenti, con la società Cassa depositi e prestiti S.p.a., con i soggetti del sistema bancario, con la società Poste Italiane S.p.a., e con le regioni allo scopo di assicurare garanzie e tassi agevolati per l'accesso al credito.

1-ter. Agli oneri derivanti dal comma 1-bis pari a 50 milioni per l'anno 2025 si provvede mediante corrispondente riduzione si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

13.10

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

1-*bis*. Le risorse finanziarie per l'attuazione della linea progettuale M1C2.1, investimento 1,2 nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza sono incrementate di 150 milioni di euro per il 2025 e 150 milioni per il 2026. L'incremento è finalizzato alla concessione di contributi a fondo perduto fino al 40 per cento dei costi ammissibili per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nei comuni fino a 100 mila abitanti.

1-*ter*. I contributi di cui al comma 1-*bis* sono ripartiti fra i comuni e le città metropolitane con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, da emanarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sulla base delle richieste pervenute e dando priorità alle aree di maggiore disagio socio-economico indicate dai richiedenti.

13.11

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. All'Allegato 1 del decreto-legge 14 aprile 2023, n. 39, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 13 giugno 2023, n. 68, sono aggiunte, in fine, le seguenti voci:

«TOSCANA

Interventi per la riduzione del rischio idraulico afferente al fiume Albegna, nel comune di Manciano (provincia di Grosseto);

TOSCANA

Mitigazione del pericolo idraulico sul torrente Marinella di Travalle tra gli attraversamenti ferroviari e autostradali nel comune di Calenzano (provincia di Firenze);

TOSCANA

Adeguamento del manufatto di sottopasso del colatore sinistro di acque basse presso la "fattoria Flori" in località "il Valico" nel comune di Campi Bisenzio (provincia di Firenze);

TOSCANA

Rifacimento dei manufatti di immissione nel fiume Bisenzio del canale Macinante e del canale Vecchio Gavine in località "il Valico" nel Comune di Campi Bisenzio (provincia di Firenze);

TOSCANA

Realizzazione di cassa di espansione sul torrente Stella a valle della confluenza con il torrente Falchereto nel comune di Quarrata (provincia di Pistoia);

TOSCANA

Sistemazione idraulica del rio San Bartolomeo, nel comune di San Miniato (provincia di Pisa) con adeguamento strutturale degli argini nel tratto.».

13.12

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

"1-bis. All'articolo 20 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 4, primo periodo, dopo le parole "individuano con legge le aree idonee," aggiungere le seguenti: "aggiuntive alle aree idonee di cui al comma 8";

b) al comma 8:

1) all'alinea, le parole "Nelle more dell'individuazione delle aree idonee sulla base dei criteri e delle modalità stabiliti dai decreti di cui al comma 1, sono considerate aree idonee", sono sostituite con le seguenti: "Sono in ogni caso idonee";

2) alla lettera c-ter), numero 2) è aggiunto in fine il seguente periodo: "Gli impianti industriali includono le stazioni elettriche della rete di trasmissione nazionale e le cabine primarie esistenti e quelle autorizzate.";

3) dopo la lettera c-quater) è aggiunta la seguente:

"c-quinquies) tutte le aree industriali, come definite dagli strumenti urbanistici regionali, sovracomunali o comunali comunque denominati, nelle quali la realizzazione di tutte le tipologie di impianti, compresi gli impianti fotovoltaici con moduli a terra, non richiede piani attuativi ed è sempre da considerarsi compatibile con gli strumenti urbanistici, fatto salvo ove vi siano piani attuativi già realizzati o approvati";

c) dopo il comma 8-ter è aggiunto il seguente:

"8-quater. Fermo restando il comma 2, le Regioni e Province autonome e gli enti locali adeguano le proprie disposizioni in modo da salvaguardare l'idoneità delle aree idonee ai sensi del comma 8, che prevale su eventuali diverse classificazioni delle Regioni e Province autonome medesime. Sono

fatte salve eventuali e necessarie prescrizioni in sede di rilascio dei pertinenti titoli abilitativi."

13.13

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Dopo il comma 1. aggiungere, in fine, il seguente comma: 1-bis. All'articolo 56 del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 7-bis. In deroga a quanto previsto dal presente articolo, per le condutture aeree o sotterranee di energia elettrica realizzate in cavi cordati ad elica visibile come da norme tecniche CEI, la dichiarazione asseverata è sostituita da una attestazione di conformità del gestore trasmessa all'Ispettorato del Ministero, competente per territorio.».

13.14

IRTO, BASSO, FINA

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

1-bis. All'articolo 56 del decreto legislativo 1 agosto 2003, n. 259, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«7-bis. In deroga a quanto previsto dal presente articolo, per le condutture aeree o sotterranee di energia elettrica realizzate in cavi cordati ad elica visibile come da norme tecniche CEI, la dichiarazione asseverata è sostituita da una attestazione di conformità del gestore trasmessa all'Ispettorato del Ministero, competente per territorio.».

13.15

DAMANTE, NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

Dopo il comma 1, aggiungere, in fine, il seguente comma: 1-bis. È istituito il Comitato di monitoraggio per la Transizione energetica, composto da rappresentanti del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, delle regioni, delle parti sociali e della società civile, con il compito di:

a) verificare trimestralmente l'allineamento degli obiettivi quantitativi di installazione delle fonti energetiche rinnovabili (FER) ai target di cui al regolamento (UE) 2023/954 del Parlamento europeo e del Consiglio;

b) redigere e trasmettere annualmente al Parlamento una relazione sullo stato di attuazione degli obiettivi di cui alla lettera a).

13.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 13, aggiungere il seguente:

«Art. 13.1

(Canone servizi telecomunicazioni - cavi e condutture)

1. All'articolo 5, comma 14-*quinquies*, lettera a), del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dopo le parole: «regolamentari o contrattuali,» sono inserite le seguenti: «ivi compreso il settore delle telecomunicazioni,».

13.0.2

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo 13, aggiungere il seguente:

«Art. 13.1

(Credito d'imposta per investimenti delle attività commerciali nel settore delle energie rinnovabili)

1. Agli esercenti di attività commerciali è riconosciuto, nel limite di spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2025 e di 15 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026, un credito d'imposta per le spese sostenute a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, per la sostituzione di corpi illuminanti, incluse le insegne elettriche e apparecchiature elettriche di segnalazione, con nuove tecnologie dotate di dichiarazione ambientale rilasciata da un ente certificatore o da un'associazione di categoria riconosciuta a livello nazionale o europeo.

2. Il credito d'imposta è riconosciuto nella misura del 75 per cento del costo sostenuto ed è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, in cinque quote annuali di pari importo a decorrere dall'anno in cui sono sostenute le spese.

3. Il credito d'imposta 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.

4. Agli oneri derivanti dal primo periodo, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2025 e 15 milioni di euro a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, 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 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

5. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le disposizioni attuative di cui al presente articolo, anche con riferimento all'indicazione dei requisiti della dichiarazione ambientale di cui al comma 1 e al rispetto dei limiti di spesa ivi previsti.

6. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

13.0.3

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 13, aggiungere il seguente:

«Art. 13.1

(Disposizioni in materia di investimenti nel settore del trasporto ferroviario merci)

1. Per le finalità individuate dall'articolo 1, comma 2, lettera c), numero 4, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 e in conformità con quanto stabilito dall'articolo 28 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, è autorizzata la spesa di 60 milioni di euro per l'anno 2025 con conseguente assegnazione delle risorse nei pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferiti al programma ed agli interventi destinati al rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante cor-

rispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

13.0.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 13, aggiungere il seguente:

«Art. 13.1

(Incentivi per lo sviluppo dell'energia rinnovabile in ambito TPL)

1. Al fine di promuovere l'elettrificazione dei sistemi di ricarica dei mezzi del trasporto pubblico urbano è istituito un Fondo presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti con una dotazione iniziale di 30 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026 finalizzato a promuovere l'installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici o nelle aree adiacenti dei depositi delle società di trasporto pubblico.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, da adottarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione in legge del presente decreto, sono disciplinati i criteri di riparto del Fondo di cui al comma precedente.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

13.0.5

NAVE, DI GIROLAMO, SIRONI

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

«Art. 13-bis.

(Disposizioni in materia di investimenti nel settore del trasporto ferroviario merci)

1. Per le finalità individuate dall'articolo 1, comma 2, lettera c), numero 4, del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101 e in conformità con quanto stabilito dall'articolo 28 del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni,

dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, è autorizzata la spesa di 60 milioni di euro per l'anno 2025 con conseguente assegnazione delle risorse nei pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riferiti al programma ed agli interventi destinati al rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, pari a 60 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.».

Art. 14

14.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente:

1-*quater*. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 7 milioni di euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di demolizione e ricostruzione del ponte sul fiume Cecina di cui agli articoli 3, comma 3, e 6 della Convenzione urbanistica tra il comune di Cecina e il Circolo nautico S.p.A. per l'attuazione del Piano regolatore portuale.

14.2

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-ter, aggiungere i seguenti:

1-*quater*. Al fine di consentire l'ammodernamento e la realizzazione delle infrastrutture stradali siciliane e precisamente della strada statale 284 nel tratto tra Paternò e Adrano, della Palermo-Agrigento nel tratto tra Villabate e lo svincolo di Bolognetta, della strada statale «Nord-Sud» nel tratto tra Nicosia e lo svincolo dell'autostrada A19, della strada statale 115 nel tratto tra Marsala e Mazara del Vallo e per il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela nel tratto tra Scicli e Gela, è autorizzata la spesa complessiva di 5.515 milioni di euro, con oneri pari a 885 milioni di euro per l'anno 2025, 1.150 milioni di euro per l'anno 2026, 400 milioni di euro per l'anno 2027, 1.380 milioni di

euro per l'anno 2028 e 1.700 milioni di euro per l'anno 2029. Il riparto delle risorse è effettuato nel rispetto di criteri determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Regione Siciliana, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore legge di conversione del presente decreto.

1-quinquies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1-*quater*, pari a 885 milioni di euro per l'anno 2025, 1.150 milioni di euro per l'anno 2026, 400 milioni di euro per l'anno 2027, 1.380 milioni di euro per l'anno 2028 e 1.700 milioni di euro per l'anno 2029 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 272 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, numero 213.

14.3

PAITA, FREGOLENT

Dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente:

«1-*quater*. Al decreto legge 27 dicembre 2024, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) L'articolo 7, comma 4-*novies* è sostituito dal seguente: «4-*novies*. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1076, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è incrementata nel limite di 175 milioni per ciascuno degli anni 2025 e 2026, ed è ripartita tra le Province e le Città metropolitane per le annualità dal 2025 al 2028, per complessivi 1065 milioni, secondo la tabella 1-*bis* allegata al presente decreto»;

b) dopo la Tabella 1, è aggiunta, in fine, la Tabella 1-*bis* di cui all'allegato B-*bis* al presente decreto.»

Conseguentemente:

alla rubrica, sopprimere le parole da: «di interesse nazionale» fino alla fine della rubrica.

dopo l'allegato B, aggiungere il seguente:

ALLEGATO B-*bis* (Articolo 14, comma 1-*bis*)

«Tabella 1-*bis*

(articolo 7, comma 4-*novies*)

14.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-ter, aggiungere i seguenti:

1-*quater*. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1076, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è incrementata nel limite di:

a) 175 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026, ed è ripartita tra le province e le città metropolitane per le annualità dal 2025 al 2028, per complessivi 1.065 milioni di euro secondo la tabella di cui all'Allegato B-bis del presente decreto;

b) 275 milioni di euro per l'anno 2029, di 93,5 milioni di euro per l'anno 2030 e di 202,1 milioni di euro per l'anno 2031.

1-*quinquies*. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, è incrementata di 170 milioni di euro per l'anno 2030 e di 180 milioni di euro per l'anno 2031.

1-*sexies*. All'onere derivante dall'attuazione dei commi 1-bis e 1-ter, pari a 175 milioni di euro per l'anno 2025, 175 milioni di euro per l'anno 2026, 275 milioni di euro per l'anno 2029, 263,5 milioni di euro per l'anno 2030 e 382,1 milioni di euro per l'anno 2031 si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 272, dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, numero 213.

Conseguentemente: - alla rubrica, sopprimere le parole da: di interesse nazionale fino alla fine della rubrica; - dopo l'allegato B, aggiungere il seguente: Allegato B-bis

(Articolo 14 comma 1-bis, lettera a))

ALLEGATO 3

MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia				2025	2026	2027	2028	TOTALE
		Nome	Codice	Tipo	Indicatore	€ 255.000.000,00	€ 260.000.000,00	€ 275.000.000,00	€ 275.000.000,00	€ 1.065.000.000,00
NORD	Piemonte	Alessandria	6	2	1,04%	€ 2.659.221,76	€ 2.711.383,37	€ 2.867.788,18	€ 2.867.788,18	€ 11.106.181,49
		Asti	5	2	0,83%	€ 1.612.822,72	€ 1.644.242,78	€ 1.730.102,94	€ 1.730.102,94	€ 6.736.071,37
		Belluno	96	2	0,45%	€ 1.153.560,76	€ 1.178.210,20	€ 1.244.068,48	€ 1.244.068,48	€ 4.817.937,05
		Cuneo	4	2	1,80%	€ 4.594.161,80	€ 4.694.243,20	€ 4.954.488,00	€ 4.954.488,00	€ 19.187.380,00
		Novara	3	2	0,51%	€ 1.298.175,15	€ 1.329.629,58	€ 1.399.992,90	€ 1.399.992,90	€ 5.421.790,31
		Torino	1	1	2,74%	€ 6.998.547,73	€ 7.135.774,15	€ 7.547.493,43	€ 7.547.493,43	€ 28.229.228,75
		Verbano-Cusio-Ossola	105	3	0,54%	€ 1.378.365,06	€ 1.405.304,90	€ 1.486.475,38	€ 1.486.475,38	€ 5.756.713,73
		Vercelli	2	2	0,55%	€ 1.414.787,08	€ 1.442.528,92	€ 1.525.751,74	€ 1.525.751,74	€ 5.908.830,37
		Bergamo	16	2	1,25%	€ 3.190.006,54	€ 3.252.557,73	€ 3.440.205,26	€ 3.440.205,26	€ 13.322.976,85
		Brescia	17	2	1,53%	€ 3.894.355,94	€ 3.970.716,92	€ 4.199.798,88	€ 4.199.798,88	€ 16.254.675,58
	Lombardia	Como	13	2	0,62%	€ 2.062.372,05	€ 2.123.202,87	€ 2.245.695,34	€ 2.245.695,34	€ 8.696.965,90
		Cremona	19	2	0,88%	€ 1.725.127,24	€ 1.758.953,28	€ 1.860.431,33	€ 1.860.431,33	€ 7.204.943,18
		Lecco	67	2	0,61%	€ 1.553.484,14	€ 1.583.944,61	€ 1.675.326,03	€ 1.675.326,03	€ 6.488.080,81
		Lodi	98	2	0,38%	€ 961.967,36	€ 980.829,45	€ 1.037.415,77	€ 1.037.415,77	€ 4.017.828,34
		Mantova	20	2	0,83%	€ 2.113.711,29	€ 2.155.156,61	€ 2.279.482,57	€ 2.279.482,57	€ 8.827.853,04
		Milano	15	1	2,11%	€ 5.368.427,65	€ 5.473.691,14	€ 5.789.481,01	€ 5.789.481,01	€ 22.421.081,00
		Monza e della Brianza	108	2	0,97%	€ 2.478.054,53	€ 2.528.643,84	€ 2.672.411,75	€ 2.672.411,75	€ 10.349.521,87
		Pavia	18	2	1,04%	€ 2.647.963,27	€ 2.699.884,11	€ 2.855.848,68	€ 2.855.848,68	€ 11.059.140,70
		Sondrio	14	3	0,36%	€ 926.527,90	€ 944.694,61	€ 999.198,43	€ 999.198,43	€ 3.869.615,28
		Varese	12	2	0,93%	€ 2.362.512,00	€ 2.436.937,72	€ 2.547.914,00	€ 2.547.914,00	€ 9.887.379,53
	Veneto	Belluno	25	3	0,59%	€ 1.498.544,46	€ 1.528.194,35	€ 1.614.244,02	€ 1.614.244,02	€ 6.251.526,85
		Padova	26	2	1,27%	€ 3.251.721,53	€ 3.295.086,62	€ 3.485.189,68	€ 3.485.189,68	€ 13.497.189,92
		Rovigo	29	2	0,45%	€ 1.139.908,66	€ 1.162.280,02	€ 1.226.313,48	€ 1.226.313,48	€ 4.760.795,84
		Treviso	28	2	1,16%	€ 2.967.469,25	€ 3.025.654,92	€ 3.200.211,94	€ 3.200.211,94	€ 12.593.548,06
		Venezia	27	1	1,15%	€ 2.921.948,51	€ 2.979.239,58	€ 3.151.118,79	€ 3.151.118,79	€ 12.205.423,87
		Verona	23	2	1,16%	€ 2.949.271,30	€ 3.007.100,15	€ 3.180.588,70	€ 3.180.588,70	€ 12.317.544,85
	Liguria	Vicenza	24	2	1,16%	€ 3.031.188,92	€ 3.090.621,95	€ 3.268.927,07	€ 3.268.927,07	€ 12.660.665,01
		Genova	10	1	1,33%	€ 3.368.779,24	€ 3.465.421,97	€ 3.665.350,16	€ 3.665.350,16	€ 14.104.901,51
		Imperia	8	2	0,52%	€ 1.322.300,80	€ 1.348.228,37	€ 1.426.010,77	€ 1.426.010,77	€ 5.522.550,81
		La Spezia	11	2	0,48%	€ 1.173.961,10	€ 1.197.000,34	€ 1.266.058,05	€ 1.266.058,05	€ 4.903.097,53
	Emilia-Romagna	Swona	9	2	0,62%	€ 1.590.359,91	€ 1.621.540,38	€ 1.715.060,79	€ 1.715.060,79	€ 6.642.078,87
		Bologna	37	1	1,78%	€ 4.547.468,28	€ 4.658.682,87	€ 4.904.162,65	€ 4.904.162,65	€ 18.992.484,45
		Ferrara	38	2	0,90%	€ 2.519.134,33	€ 2.568.529,12	€ 2.716.713,49	€ 2.716.713,49	€ 10.521.090,44
		Forlì-Cesena	40	2	1,04%	€ 2.862.378,33	€ 2.914.581,83	€ 3.071.192,32	€ 3.071.192,32	€ 11.119.344,79
		Modena	39	2	1,31%	€ 3.349.380,09	€ 3.415.054,21	€ 3.612.078,57	€ 3.612.078,57	€ 13.988.587,45
		Parma	34	2	1,07%	€ 2.722.773,65	€ 2.778.191,37	€ 2.996.324,52	€ 2.996.324,52	€ 11.371.584,06
		Piacenza	33	2	0,78%	€ 1.969.229,06	€ 2.028.233,57	€ 2.145.247,05	€ 2.145.247,05	€ 8.307.966,76
		Ravenna	39	2	1,04%	€ 2.662.806,39	€ 2.715.016,28	€ 2.871.663,95	€ 2.871.663,95	€ 11.121.132,57
		Reggio Emilia	35	2	1,28%	€ 3.269.650,75	€ 3.338.986,47	€ 3.526.309,63	€ 3.526.309,63	€ 13.656.435,47
		Rimini	90	2	0,70%	€ 1.777.009,96	€ 1.811.853,19	€ 1.916.383,18	€ 1.916.383,18	€ 7.421.629,42
CENTRO	Toscana	Arezzo	51	1	0,84%	€ 2.137.916,11	€ 2.179.836,04	€ 2.305.595,81	€ 2.305.595,81	€ 9.528.943,77
		Firenze	48	2	1,75%	€ 4.497.742,86	€ 4.595.933,90	€ 4.850.507,01	€ 4.850.507,01	€ 18.784.630,78
		Grosseto	53	2	1,02%	€ 2.591.807,09	€ 2.642.626,83	€ 2.795.086,07	€ 2.795.086,07	€ 10.824.606,07
		Livorno	49	2	0,58%	€ 1.485.743,52	€ 1.514.875,75	€ 1.602.272,42	€ 1.602.272,42	€ 6.205.164,11
		Lucca	46	2	1,01%	€ 2.570.025,05	€ 2.620.417,70	€ 2.771.595,64	€ 2.771.595,64	€ 10.733.634,02
		Massa-Carrara	45	2	0,53%	€ 1.345.582,50	€ 1.372.596,07	€ 1.452.196,81	€ 1.452.196,81	€ 5.623.962,15
		Pisa	50	2	1,03%	€ 2.632.133,62	€ 2.683.744,08	€ 2.838.575,47	€ 2.838.575,47	€ 10.993.028,64
		Pistoia	47	2	0,71%	€ 1.803.324,05	€ 1.838.683,35	€ 1.944.761,23	€ 1.944.761,23	€ 7.531.529,87
		Prato	100	2	0,38%	€ 956.380,84	€ 975.133,41	€ 1.031.391,10	€ 1.031.391,10	€ 3.994.296,45
		Siena	52	2	0,97%	€ 2.474.335,30	€ 2.522.851,68	€ 2.668.400,62	€ 2.668.400,62	€ 10.333.988,52
	Umbria	Perugia	54	2	1,55%	€ 3.956.093,15	€ 4.033.663,61	€ 4.266.374,97	€ 4.266.374,97	€ 16.522.506,70
		Terni	55	2	0,52%	€ 1.337.709,52	€ 1.363.939,11	€ 1.442.627,91	€ 1.442.627,91	€ 5.586.904,45
		Ancona	42	2	0,84%	€ 2.153.994,78	€ 2.196.229,97	€ 2.322.935,55	€ 2.322.935,55	€ 8.996.095,85
		Ascoli Piceno	44	2	0,59%	€ 1.501.769,62	€ 1.531.216,08	€ 1.619.555,47	€ 1.619.555,47	€ 6.272.096,63
	Marche	Fermo	109	2	0,52%	€ 1.326.709,18	€ 1.352.723,09	€ 1.430.764,81	€ 1.430.764,81	€ 5.540.961,88
		Macerata	43	2	0,85%	€ 2.168.801,75	€ 2.211.327,38	€ 2.338.903,85	€ 2.338.903,85	€ 9.057.936,73
		Pesaro-Urbino	41	2	0,85%	€ 2.176.802,50	€ 2.219.484,91	€ 2.347.532,11	€ 2.347.532,11	€ 9.091.351,64
		Frosinone	60	2	1,17%	€ 2.989.861,23	€ 3.045.485,96	€ 3.224.360,15	€ 3.224.360,15	€ 12.487.067,48
	Lazio	Latina	59	2	0,94%	€ 2.400.367,59	€ 2.447.433,62	€ 2.588.631,72	€ 2.588.631,72	€ 10.025.064,65
		Rieti	57	2	0,65%	€ 1.650.314,97	€ 1.682.674,08	€ 1.779.751,44	€ 1.779.751,44	€ 6.892.491,92
		Roma	58	1	3,37%	€ 8.589.447,85	€ 8.757.869,40	€ 9.263.130,04	€ 9.263.130,04	€ 35.873.576,33
		Viterbo	56	2	0,91%	€ 2.325.462,27	€ 2.372.079,18	€ 2.508.929,90	€ 2.508.929,90	€ 9.716.401,25

MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia			Indicatore	2025	2026	2027	2028	TOTALE	
		Nome	Codice	Tipo		€ 266.000.000,00	€ 260.000.000,00	€ 276.000.000,00	€ 276.000.000,00	€ 1.086.000.000,00	
SUD	Abruzzo	Chieti	68	2	1,06%	€ 2.690.473,63	€ 2.743.228,02	€ 2.901.491,17	€ 2.901.491,17	€ 11.236.694,00	
		L'Aquila	66	2	1,08%	€ 2.752.795,04	€ 2.806.771,41	€ 2.968.700,53	€ 2.968.700,53	€ 11.496.967,52	
		Pescara	68	2	0,61%	€ 1.564.657,76	€ 1.595.337,33	€ 1.687.376,02	€ 1.687.376,02	€ 6.534.747,13	
		Teramo	67	2	0,86%	€ 2.194.773,96	€ 2.237.808,74	€ 2.365.913,10	€ 2.365.913,10	€ 9.166.408,90	
		Campobasso	7	2	0,78%	€ 2.001.596,80	€ 2.040.843,80	€ 2.158.594,79	€ 2.158.594,79	€ 8.359.610,17	
SUD	Molise	Isernia	94	2	0,49%	€ 1.253.309,88	€ 1.277.894,58	€ 1.351.608,69	€ 1.351.608,69	€ 5.234.411,84	
		Aveellino	64	2	1,18%	€ 3.012.059,76	€ 3.071.129,95	€ 3.248.310,53	€ 3.248.310,53	€ 12.579.820,76	
	Campania	Benevento	62	2	0,93%	€ 2.109.431,48	€ 2.150.792,88	€ 2.274.877,08	€ 2.274.877,08	€ 8.809.978,52	
		Caserta	61	2	1,27%	€ 3.248.006,66	€ 3.311.693,05	€ 3.502.752,28	€ 3.502.752,28	€ 13.565.204,27	
		Napoli	63	1	2,40%	€ 6.107.347,74	€ 6.227.099,65	€ 6.586.355,40	€ 6.586.355,40	€ 25.507.158,19	
Salerno		65	2	2,40%	€ 6.127.147,36	€ 6.247.287,50	€ 6.507.707,94	€ 6.507.707,94	€ 25.589.850,74		
Puglia		Bari	72	1	1,41%	€ 3.589.153,30	€ 3.659.528,86	€ 3.870.655,52	€ 3.870.655,52	€ 14.989.993,21	
	Barietta-Andria-Trani	110	2	0,54%	€ 1.373.653,06	€ 1.400.587,43	€ 1.481.390,55	€ 1.481.390,55	€ 5.737.021,59		
	Brindisi	74	2	0,68%	€ 1.724.227,18	€ 1.758.035,56	€ 1.859.460,69	€ 1.859.460,69	€ 7.201.184,12		
	Foggia	71	2	1,53%	€ 3.894.533,96	€ 3.970.897,37	€ 4.199.987,61	€ 4.199.987,61	€ 16.265.406,54		
	Lecce	75	2	1,36%	€ 3.440.603,09	€ 3.508.065,90	€ 3.710.454,31	€ 3.710.454,31	€ 14.369.577,61		
SUD	Basilicata	Taranto	73	2	0,84%	€ 2.151.089,17	€ 2.193.267,39	€ 2.319.802,05	€ 2.319.802,05	€ 8.983.960,67	
		Potenza	76	2	1,49%	€ 3.807.453,62	€ 3.882.109,57	€ 4.106.077,43	€ 4.106.077,43	€ 15.901.718,05	
	Calabria	Catanzaro	79	2	1,01%	€ 2.587.516,45	€ 2.638.252,08	€ 2.790.458,93	€ 2.790.458,93	€ 10.806.696,40	
		Cosenza	78	2	1,63%	€ 4.148.537,29	€ 4.229.881,15	€ 4.473.912,76	€ 4.473.912,76	€ 17.326.243,98	
		Crotone	101	2	0,47%	€ 1.201.762,32	€ 1.225.326,29	€ 1.296.018,19	€ 1.296.018,19	€ 5.019.124,98	
ISOLE	Sardegna	Reggio Calabria	80	1	1,08%	€ 2.757.170,47	€ 2.811.232,63	€ 2.973.419,13	€ 2.973.419,13	€ 11.515.241,36	
		Vibo Valentia	102	2	0,49%	€ 1.251.116,23	€ 1.275.647,52	€ 1.349.243,00	€ 1.349.243,00	€ 5.225.250,15	
		Cagliari	92	1	0,69%	€ 1.696.095,82	€ 1.689.558,09	€ 1.785.974,90	€ 1.785.974,90	€ 6.916.593,70	
		Nuoro	91	2	0,77%	€ 1.967.145,25	€ 2.005.716,73	€ 2.121.431,15	€ 2.121.431,15	€ 8.215.724,28	
		Oristano	95	2	0,52%	€ 1.317.615,91	€ 1.343.455,59	€ 1.420.962,65	€ 1.420.962,65	€ 5.503.000,79	
SUD	Sicilia	Sassari	90	2	1,28%	€ 3.254.733,50	€ 3.318.551,80	€ 3.510.006,72	€ 3.510.006,72	€ 13.593.298,74	
		Sud Sardegna	111	2	0,50%	€ 1.272.294,36	€ 1.297.241,31	€ 1.372.082,16	€ 1.372.082,16	€ 5.313.699,99	
		Agrioglio	84	2	0,76%	€ 1.945.824,84	€ 1.983.979,27	€ 2.098.438,55	€ 2.098.438,55	€ 8.126.680,22	
		Catanzaro	85	2	0,59%	€ 1.505.857,69	€ 1.535.384,31	€ 1.623.964,18	€ 1.623.964,18	€ 6.289.170,36	
		Catania	87	1	1,55%	€ 3.955.552,37	€ 4.033.122,42	€ 4.265.802,56	€ 4.265.802,56	€ 16.520.289,91	
SUD	Sicilia	Enna	86	2	0,52%	€ 1.326.139,80	€ 1.352.142,54	€ 1.430.150,77	€ 1.430.150,77	€ 5.538.583,87	
		Messina	83	1	1,60%	€ 4.084.554,62	€ 4.164.643,93	€ 4.404.911,85	€ 4.404.911,85	€ 17.059.022,25	
		Palermo	82	1	1,61%	€ 4.110.898,39	€ 4.191.504,24	€ 4.433.321,79	€ 4.433.321,79	€ 17.169.046,20	
		Ragusa	88	2	0,54%	€ 1.374.878,74	€ 1.401.837,14	€ 1.482.712,36	€ 1.482.712,36	€ 5.742.140,60	
		Siracusa	89	2	0,89%	€ 2.158.297,54	€ 2.200.413,18	€ 2.327.360,09	€ 2.327.360,09	€ 9.013.230,89	
SUD	Sicilia	Trapani	81	2	0,61%	€ 2.069.350,08	€ 2.109.525,57	€ 2.231.652,04	€ 2.231.652,04	€ 8.642.579,74	
		TOTALE					100,0%	€ 786.004.060,00	€ 786.004.060,00	€ 826.004.060,00	€ 3.186.000.000,00

14.5

IRTO, BASSO, FINA

Dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente:

1-quater. Al decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 7, il comma 4-novies è sostituito dal seguente:

«4-novies. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1076, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è incrementata nel limite di 175 milioni per ciascuno degli anni 2025 e 2026, ed è ripartita tra le province e le città metropolitane per le annualità dal 2025 al 2028, per complessivi 1065 milioni, secondo la Tabella 1-bis allegata al presente decreto»;

b) dopo la Tabella 1, è aggiunta, in fine, la Tabella 1-bis di cui all'allegato B-bis al presente decreto.

Conseguentemente:

alla rubrica, sopprimere le parole da: di interesse nazionale *fino alla fine della rubrica.;*

dopo l'allegato B, aggiungere il seguente:

Allegato B-bis

(Articolo 14, comma 1-bis)

«Tabella 1-bis

(Articolo 7, comma 4-novies)

ALLEGATO 3										
MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia			Indicatore	2025	2026	2027	2028	TOTALE
		Nome	Codice	Tipo		€ 255.000.000,00	€ 260.000.000,00	€ 275.000.000,00	€ 275.000.000,00	€ 1.065.000.000,00
NORD	Piemonte	Alessandria	6	2	1,04%	€ 2.659.221,76	€ 2.711.383,37	€ 2.867.788,18	€ 2.867.788,18	€ 11.106.181,49
		Asti	5	2	0,83%	€ 1.612.822,72	€ 1.644.242,78	€ 1.730.102,94	€ 1.730.102,94	€ 6.736.071,37
		Biella	96	2	0,45%	€ 1.153.560,76	€ 1.178.210,20	€ 1.244.068,48	€ 1.244.068,48	€ 4.817.937,06
		Cuneo	4	2	1,80%	€ 4.594.161,00	€ 4.694.243,20	€ 4.954.488,00	€ 4.954.488,00	€ 19.187.380,00
		Novara	3	2	0,51%	€ 1.298.175,15	€ 1.329.629,58	€ 1.399.992,90	€ 1.399.992,90	€ 5.421.790,31
		Torino	1	1	2,74%	€ 6.998.547,73	€ 7.135.774,15	€ 7.547.453,43	€ 7.547.453,43	€ 29.229.228,76
		Verbano-Cusio-Ossola	105	3	0,54%	€ 1.378.365,06	€ 1.405.304,90	€ 1.486.475,38	€ 1.486.475,38	€ 5.756.713,73
		Vercelli	2	2	0,55%	€ 1.414.787,08	€ 1.442.526,92	€ 1.525.751,74	€ 1.525.751,74	€ 5.908.830,37
	Lombardia	Bergamo	16	2	1,25%	€ 3.190.008,54	€ 3.252.557,73	€ 3.440.205,29	€ 3.440.205,29	€ 13.322.976,85
		Brescia	17	2	1,53%	€ 3.894.355,04	€ 3.970.718,92	€ 4.190.798,88	€ 4.190.798,88	€ 16.254.675,58
		Como	13	2	0,82%	€ 2.062.372,05	€ 2.123.202,87	€ 2.245.605,34	€ 2.245.605,34	€ 8.606.065,90
		Cremona	19	2	0,88%	€ 1.725.127,24	€ 1.758.953,28	€ 1.860.431,33	€ 1.860.431,33	€ 7.204.943,18
		Lecco	67	2	0,61%	€ 1.553.484,14	€ 1.583.944,81	€ 1.675.326,03	€ 1.675.326,03	€ 6.488.080,81
		Lodi	98	2	0,38%	€ 961.067,36	€ 980.820,45	€ 1.037.415,77	€ 1.037.415,77	€ 4.017.828,34
		Mantova	20	2	0,83%	€ 2.113.711,29	€ 2.155.156,81	€ 2.279.460,57	€ 2.279.460,57	€ 8.827.853,04
		Milano	15	1	2,11%	€ 5.368.427,65	€ 5.473.691,14	€ 5.789.481,01	€ 5.789.481,01	€ 22.421.081,00
		Monza e della Brianza	108	2	0,97%	€ 2.478.054,53	€ 2.528.643,84	€ 2.672.411,75	€ 2.672.411,75	€ 10.349.521,87
		Pavia	18	2	1,04%	€ 2.647.963,27	€ 2.699.884,11	€ 2.855.646,66	€ 2.855.646,66	€ 11.059.140,70
	Veneto	Sondrio	14	3	0,36%	€ 926.527,60	€ 944.694,81	€ 990.198,43	€ 990.198,43	€ 3.869.615,28
		Verona	12	2	0,93%	€ 2.362.512,00	€ 2.436.937,72	€ 2.547.914,00	€ 2.547.914,00	€ 9.887.379,53
		Belluno	25	3	0,59%	€ 1.496.544,46	€ 1.526.194,35	€ 1.614.244,02	€ 1.614.244,02	€ 6.251.536,85
		Padova	26	2	1,27%	€ 3.251.721,53	€ 3.295.086,62	€ 3.485.169,68	€ 3.485.169,68	€ 13.497.189,92
		Rovigo	29	2	0,45%	€ 1.139.908,66	€ 1.162.280,02	€ 1.226.513,48	€ 1.226.513,48	€ 4.760.795,64
		Treviso	28	2	1,16%	€ 2.967.469,25	€ 3.025.654,92	€ 3.200.211,94	€ 3.200.211,94	€ 12.593.548,06
		Venezia	27	1	1,15%	€ 2.921.948,51	€ 2.979.239,58	€ 3.151.118,79	€ 3.151.118,79	€ 12.203.423,87
		Verona	23	2	1,16%	€ 2.949.271,30	€ 3.007.100,15	€ 3.180.588,70	€ 3.180.588,70	€ 12.317.544,85
		Vicenza	24	2	1,19%	€ 3.031.166,92	€ 3.090.621,95	€ 3.268.927,07	€ 3.268.927,07	€ 12.660.683,01
	Liguria	Genova	10	1	1,33%	€ 3.368.779,24	€ 3.465.421,97	€ 3.665.350,16	€ 3.665.350,16	€ 14.104.901,51
		Imperia	8	2	0,52%	€ 1.322.300,80	€ 1.348.228,37	€ 1.426.010,77	€ 1.426.010,77	€ 5.522.550,81
		La Spezia	11	2	0,48%	€ 1.173.961,10	€ 1.197.000,34	€ 1.266.058,05	€ 1.266.058,05	€ 4.903.007,53
		Swona	9	2	0,62%	€ 1.590.359,91	€ 1.621.540,38	€ 1.715.060,79	€ 1.715.060,79	€ 6.642.078,87
	Emilia-Romagna	Bologna	37	1	1,78%	€ 4.547.498,28	€ 4.658.682,87	€ 4.904.162,65	€ 4.904.162,65	€ 18.992.484,45
		Ferrara	38	2	0,90%	€ 2.519.134,33	€ 2.568.529,12	€ 2.716.713,49	€ 2.716.713,49	€ 10.521.090,44
		Forlì-Cesena	40	2	1,04%	€ 2.662.378,33	€ 2.714.581,83	€ 2.871.192,32	€ 2.871.192,32	€ 11.119.344,79
		Modena	39	2	1,31%	€ 3.349.380,00	€ 3.415.054,21	€ 3.612.076,57	€ 3.612.076,57	€ 13.988.587,45
		Parma	34	2	1,07%	€ 2.722.773,65	€ 2.778.191,37	€ 2.996.324,52	€ 2.996.324,52	€ 11.371.584,06
		Piacenza	33	2	0,79%	€ 1.999.229,06	€ 2.028.233,57	€ 2.146.247,05	€ 2.146.247,05	€ 8.307.966,76
		Ravenna	39	2	1,04%	€ 2.662.805,39	€ 2.715.016,28	€ 2.871.653,95	€ 2.871.653,95	€ 11.121.132,57
		Rioglio Emilia	35	2	1,28%	€ 3.269.650,75	€ 3.333.986,47	€ 3.526.309,63	€ 3.526.309,63	€ 13.656.435,47
		Rimini	99	2	0,70%	€ 1.777.009,66	€ 1.811.853,19	€ 1.916.383,18	€ 1.916.383,18	€ 7.421.629,42
CENTRO	Toscana	Arezzo	51	1	0,84%	€ 2.137.916,11	€ 2.175.836,04	€ 2.305.595,81	€ 2.305.595,81	€ 8.928.943,77
		Firenze	48	2	1,75%	€ 4.497.742,86	€ 4.595.933,90	€ 4.850.507,01	€ 4.850.507,01	€ 18.784.690,78
		Grosseto	53	2	1,02%	€ 2.591.807,29	€ 2.642.626,83	€ 2.795.086,07	€ 2.795.086,07	€ 10.824.606,07
		Livorno	49	2	0,58%	€ 1.485.743,52	€ 1.514.875,75	€ 1.602.272,42	€ 1.602.272,42	€ 6.205.164,11
		Lucca	46	2	1,01%	€ 2.570.025,05	€ 2.620.417,70	€ 2.771.595,64	€ 2.771.595,64	€ 10.733.634,02
		Massa-Carrara	45	2	0,53%	€ 1.346.582,50	€ 1.372.596,07	€ 1.452.196,81	€ 1.452.196,81	€ 5.623.962,15
		Pisa	50	2	1,03%	€ 2.632.133,62	€ 2.683.744,08	€ 2.838.575,47	€ 2.838.575,47	€ 10.993.028,64
		Pistoia	47	2	0,71%	€ 1.803.324,05	€ 1.838.683,35	€ 1.944.761,23	€ 1.944.761,23	€ 7.531.529,87
		Prato	100	2	0,38%	€ 956.380,84	€ 975.133,41	€ 1.031.391,10	€ 1.031.391,10	€ 3.994.296,45
		Siena	52	2	0,97%	€ 2.474.335,30	€ 2.522.851,68	€ 2.668.400,82	€ 2.668.400,82	€ 10.333.988,52
	Umbria	Perugia	54	2	1,55%	€ 3.956.093,15	€ 4.033.663,61	€ 4.266.374,97	€ 4.266.374,97	€ 16.522.506,70
		Terni	55	2	0,52%	€ 1.337.705,52	€ 1.363.939,11	€ 1.442.627,91	€ 1.442.627,91	€ 5.586.904,45
	Marche	Ancona	42	2	0,84%	€ 2.153.994,78	€ 2.196.229,97	€ 2.322.935,55	€ 2.322.935,55	€ 8.996.095,85
		Ascoli Piceno	44	2	0,59%	€ 1.501.769,62	€ 1.531.216,08	€ 1.619.555,47	€ 1.619.555,47	€ 6.272.096,63
		Fermo	109	2	0,52%	€ 1.326.709,18	€ 1.352.723,09	€ 1.430.764,81	€ 1.430.764,81	€ 5.540.961,88
		Macerata	43	2	0,85%	€ 2.168.801,75	€ 2.211.327,38	€ 2.338.903,85	€ 2.338.903,85	€ 9.057.936,73
		Pesaro-Urbino	41	2	0,85%	€ 2.176.802,50	€ 2.219.484,91	€ 2.347.532,11	€ 2.347.532,11	€ 9.091.351,64
	Lazio	Frosinone	60	2	1,17%	€ 2.989.851,23	€ 3.048.485,96	€ 3.224.360,15	€ 3.224.360,15	€ 12.487.067,49
		Latina	59	2	0,94%	€ 2.403.367,59	€ 2.447.433,62	€ 2.588.631,72	€ 2.588.631,72	€ 10.025.064,65
		Rieti	57	2	0,65%	€ 1.650.314,97	€ 1.682.674,08	€ 1.779.751,44	€ 1.779.751,44	€ 6.892.451,92
		Roma	58	1	3,37%	€ 8.589.447,85	€ 8.757.869,40	€ 9.263.130,04	€ 9.263.130,04	€ 35.873.576,33
		Viterbo	56	2	0,91%	€ 2.325.462,27	€ 2.372.079,18	€ 2.508.929,90	€ 2.508.929,90	€ 9.716.401,25

MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia			Indicatore	2025	2026	2027	2028	TOTALE
		Nome	Codice	Tipo		€ 266.000.000,00	€ 260.000.000,00	€ 276.000.000,00	€ 276.000.000,00	
SUD	Abruzzo	Chieti	68	2	1,06%	€ 2.690.473,63	€ 2.743.228,02	€ 2.901.491,17	€ 2.901.491,17	€ 11.236.684,00
		L'Aquila	66	2	1,08%	€ 2.752.795,04	€ 2.806.771,41	€ 2.968.700,53	€ 2.968.700,53	€ 11.496.967,52
		Pescara	68	2	0,61%	€ 1.564.657,76	€ 1.595.337,33	€ 1.687.376,02	€ 1.687.376,02	€ 6.534.747,13
		Teramo	67	2	0,66%	€ 2.194.773,96	€ 2.237.808,74	€ 2.366.913,10	€ 2.366.913,10	€ 9.166.408,90
	Molise	Campobasso	7	2	0,78%	€ 2.001.596,80	€ 2.040.843,80	€ 2.158.594,79	€ 2.158.594,79	€ 8.359.610,17
		Isernia	94	2	0,49%	€ 1.253.309,88	€ 1.277.894,58	€ 1.351.608,69	€ 1.351.608,69	€ 5.234.411,84
	Campania	Avelino	64	2	1,18%	€ 3.012.059,76	€ 3.071.129,95	€ 3.248.310,53	€ 3.248.310,53	€ 12.579.820,76
		Benevento	62	2	0,83%	€ 2.109.431,48	€ 2.150.792,88	€ 2.274.877,08	€ 2.274.877,08	€ 8.809.978,52
		Caserta	61	2	1,27%	€ 3.248.006,66	€ 3.311.693,05	€ 3.502.752,28	€ 3.502.752,28	€ 13.565.204,27
		Napoli	63	1	2,40%	€ 6.107.347,74	€ 6.227.099,65	€ 6.586.355,40	€ 6.586.355,40	€ 25.507.158,19
		Salerno	65	2	2,40%	€ 6.127.147,36	€ 6.247.287,50	€ 6.607.707,94	€ 6.607.707,94	€ 25.589.850,74
		Bari	72	1	1,41%	€ 3.589.153,30	€ 3.659.528,86	€ 3.870.655,52	€ 3.870.655,52	€ 14.989.993,21
	Puglia	Barietta-Andria-Trani	110	2	0,54%	€ 1.373.653,06	€ 1.400.587,43	€ 1.481.390,55	€ 1.481.390,55	€ 5.737.021,59
		Brindisi	74	2	0,68%	€ 1.724.227,18	€ 1.758.035,56	€ 1.859.460,69	€ 1.859.460,69	€ 7.201.184,12
		Foggia	71	2	1,53%	€ 3.894.533,96	€ 3.970.897,37	€ 4.199.987,61	€ 4.199.987,61	€ 16.265.406,54
		Lecce	75	2	1,36%	€ 3.440.603,09	€ 3.508.065,90	€ 3.710.454,31	€ 3.710.454,31	€ 14.369.577,61
		Taranto	73	2	0,84%	€ 2.151.089,17	€ 2.193.267,39	€ 2.319.802,05	€ 2.319.802,05	€ 8.983.960,67
	Basilicata	Matera	77	2	0,71%	€ 1.800.285,19	€ 1.835.588,95	€ 1.941.488,34	€ 1.941.488,34	€ 7.518.854,85
		Potenza	76	2	1,49%	€ 3.807.453,62	€ 3.882.109,57	€ 4.106.077,43	€ 4.106.077,43	€ 15.901.718,05
	Calabria	Catanzaro	79	2	1,01%	€ 2.587.516,45	€ 2.638.252,08	€ 2.790.458,93	€ 2.790.458,93	€ 10.806.686,40
		Cosenza	78	2	1,63%	€ 4.148.537,29	€ 4.229.891,15	€ 4.473.912,76	€ 4.473.912,76	€ 17.326.243,98
		Crotone	101	2	0,47%	€ 1.201.762,32	€ 1.225.326,29	€ 1.296.018,19	€ 1.296.018,19	€ 5.019.124,98
		Reggio Calabria	80	1	1,08%	€ 2.757.170,47	€ 2.811.232,63	€ 2.973.419,13	€ 2.973.419,13	€ 11.515.241,36
		Vibo Valentia	102	2	0,49%	€ 1.251.116,23	€ 1.275.647,52	€ 1.349.243,00	€ 1.349.243,00	€ 5.225.250,15
	Sardegna	Cagliari	92	1	0,65%	€ 1.696.095,82	€ 1.688.558,09	€ 1.785.974,90	€ 1.785.974,90	€ 6.916.593,70
		Nuoro	91	2	0,77%	€ 1.967.145,25	€ 2.005.716,73	€ 2.121.431,15	€ 2.121.431,15	€ 8.215.724,28
Oristano		95	2	0,52%	€ 1.317.615,91	€ 1.343.455,59	€ 1.420.962,65	€ 1.420.962,65	€ 5.503.000,79	
Sassari		90	2	1,28%	€ 3.254.733,50	€ 3.318.551,80	€ 3.510.006,72	€ 3.510.006,72	€ 13.593.298,74	
Sud Sardegna		111	2	0,50%	€ 1.272.294,36	€ 1.297.241,31	€ 1.372.082,16	€ 1.372.082,16	€ 5.313.699,99	
ISOLE	Agrigento	84	2	0,76%	€ 1.945.824,84	€ 1.983.979,27	€ 2.098.438,55	€ 2.098.438,55	€ 8.126.680,22	
	Catania	85	2	0,59%	€ 1.505.857,69	€ 1.535.384,31	€ 1.623.964,18	€ 1.623.964,18	€ 6.289.170,36	
	Catania	87	1	1,55%	€ 3.955.552,37	€ 4.033.122,42	€ 4.265.802,56	€ 4.265.802,56	€ 16.520.289,91	
	Enna	86	2	0,52%	€ 1.326.139,80	€ 1.352.142,54	€ 1.430.150,77	€ 1.430.150,77	€ 5.538.583,87	
	Messina	83	1	1,60%	€ 4.084.554,62	€ 4.164.643,93	€ 4.404.911,85	€ 4.404.911,85	€ 17.059.022,25	
	Palermo	82	1	1,61%	€ 4.110.898,39	€ 4.191.504,24	€ 4.433.321,79	€ 4.433.321,79	€ 17.169.046,20	
	Ragusa	88	2	0,54%	€ 1.374.878,74	€ 1.401.837,14	€ 1.482.712,36	€ 1.482.712,36	€ 5.742.940,60	
	Siracusa	89	2	0,89%	€ 2.158.097,54	€ 2.200.413,18	€ 2.327.360,09	€ 2.327.360,09	€ 9.013.230,89	
	Trapani	81	2	0,61%	€ 2.069.350,08	€ 2.109.525,57	€ 2.231.652,04	€ 2.231.652,04	€ 8.642.579,74	
TOTALE					100,0%	€ 786.004.060,00	€ 786.004.060,00	€ 826.004.060,00	€ 826.004.060,00	€ 3.186.000.000,00

14.6

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Dopo il comma 1-ter, aggiungere il seguente:

"1-quater. Al decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) l'articolo 7, il comma 4-*novies* è sostituito dal seguente:

«4-*novies*. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1076, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è incrementata nel limite di 175 milioni per ciascuno degli anni 2025 e 2026, ed è ripartita tra le province e le città metropolitane per le annualità dal 2025 al 2028, per complessivi 1065 milioni, secondo la Tabella 1-*bis* allegata al presente decreto»;

b) dopo la Tabella 1, è aggiunta, in fine, la Tabella 1-*bis* di cui all'allegato B-*bis* al presente decreto.

Conseguentemente:

alla rubrica, sopprimere le parole da: "di interesse nazionale" fino alla fine della rubrica.;

dopo l'allegato B, aggiungere il seguente:

Allegato B-bis
(Articolo 14, comma 1-ter)

«Tabella 1-bis
(Articolo 7, comma 4-novies)

ALLEGATO 3

MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia			Indicatore	2025	2026	2027	2028	TOTALE
		Nome	Codice	Tipo		€ 255.000.000,00	€ 265.000.000,00	€ 275.000.000,00	€ 275.000.000,00	€ 1.065.000.000,00
NORD	Piemonte	Alessandria	8	2	1,04%	€ 2.659.221,76	€ 2.711.365,37	€ 2.867.768,18	€ 2.967.788,16	€ 11.106.161,46
		Asti	5	2	0,89%	€ 1.612.622,72	€ 1.644.242,78	€ 1.730.102,94	€ 1.730.102,94	€ 6.735.071,37
		Belluno	96	2	0,45%	€ 1.153.560,78	€ 1.176.210,20	€ 1.244.068,48	€ 1.244.068,48	€ 4.817.937,95
		Cuneo	4	2	1,80%	€ 4.594.161,80	€ 4.684.243,20	€ 4.954.485,00	€ 4.954.488,00	€ 19.187.380,90
		Novara	3	2	0,51%	€ 1.288.175,15	€ 1.325.620,58	€ 1.399.902,80	€ 1.399.902,80	€ 5.421.790,31
		Torino	1	1	2,74%	€ 6.968.547,73	€ 7.135.774,15	€ 7.547.453,43	€ 7.547.453,43	€ 28.226.228,75
	Lombardia	Verbano-Cusio-Ossola	105	3	0,54%	€ 1.378.368,08	€ 1.405.304,90	€ 1.488.475,38	€ 1.488.475,38	€ 5.756.713,73
		Vercelli	2	2	0,55%	€ 1.414.787,08	€ 1.442.528,92	€ 1.525.751,74	€ 1.525.751,74	€ 5.908.820,37
		Bergamo	18	2	1,25%	€ 3.190.008,54	€ 3.252.657,73	€ 3.440.205,26	€ 3.440.205,26	€ 13.322.976,85
		Brescia	17	2	1,53%	€ 3.604.358,84	€ 3.670.718,92	€ 4.190.798,88	€ 4.190.798,88	€ 16.264.675,58
		Como	13	2	0,82%	€ 2.062.372,05	€ 2.123.202,87	€ 2.345.695,34	€ 2.345.695,34	€ 8.696.965,80
		Cremona	19	2	0,88%	€ 1.725.127,24	€ 1.758.953,28	€ 1.860.431,33	€ 1.860.431,33	€ 7.204.943,18
	Veneto	Lecce	67	2	0,61%	€ 1.553.484,14	€ 1.583.944,81	€ 1.675.326,03	€ 1.675.326,03	€ 6.488.080,81
		Lodi	68	2	0,38%	€ 961.967,36	€ 980.829,45	€ 1.037.415,77	€ 1.037.415,77	€ 4.017.628,34
		Mantova	20	2	0,83%	€ 2.113.711,29	€ 2.155.156,81	€ 2.279.492,57	€ 2.279.492,57	€ 8.827.853,04
		Milano	15	1	2,11%	€ 5.368.427,85	€ 5.473.691,14	€ 5.789.481,01	€ 5.789.481,01	€ 22.421.081,00
		Monza e della Brianza	108	2	0,97%	€ 2.475.054,53	€ 2.528.643,84	€ 2.672.411,78	€ 2.672.411,75	€ 10.349.521,87
		Pavia	15	2	1,04%	€ 2.647.963,27	€ 2.699.884,11	€ 2.855.846,88	€ 2.855.846,88	€ 11.056.140,70
	Emilia-Romagna	Sondrio	14	3	0,36%	€ 928.527,80	€ 944.694,81	€ 999.195,43	€ 999.195,43	€ 3.869.615,28
		Varese	12	2	0,93%	€ 2.382.612,00	€ 2.438.937,72	€ 2.547.914,00	€ 2.547.914,00	€ 9.867.379,53
		Belluno	25	3	0,59%	€ 1.496.844,46	€ 1.528.194,35	€ 1.614.244,02	€ 1.614.244,02	€ 6.251.526,85
		Padosa	26	2	1,27%	€ 3.231.721,53	€ 3.295.088,62	€ 3.485.189,88	€ 3.485.189,88	€ 13.407.189,92
		Rovigo	29	2	0,45%	€ 1.139.908,86	€ 1.162.280,02	€ 1.229.313,48	€ 1.229.313,48	€ 4.760.795,84
		Trieste	28	2	1,16%	€ 2.967.469,25	€ 3.025.654,92	€ 3.200.211,94	€ 3.200.211,94	€ 12.393.548,06
CENTRO	Liguria	Venezia	27	1	1,15%	€ 2.021.948,51	€ 2.079.239,58	€ 3.151.118,79	€ 3.151.118,79	€ 12.203.423,67
		Verona	23	2	1,16%	€ 2.949.271,30	€ 3.007.100,15	€ 3.180.588,70	€ 3.180.588,70	€ 12.317.544,85
		Vicenza	24	2	1,16%	€ 3.031.168,92	€ 3.090.621,95	€ 3.268.927,07	€ 3.268.927,07	€ 12.659.685,01
		Genova	10	1	1,33%	€ 3.388.779,24	€ 3.465.421,97	€ 3.665.950,16	€ 3.665.950,16	€ 14.104.901,51
		Imperia	8	2	0,52%	€ 1.322.300,00	€ 1.348.238,37	€ 1.426.010,77	€ 1.426.010,77	€ 5.522.559,81
		La Spezia	11	2	0,49%	€ 1.173.981,10	€ 1.197.030,34	€ 1.298.058,05	€ 1.298.058,05	€ 4.967.087,53
	Emilia-Romagna	Savona	9	2	0,62%	€ 1.590.398,91	€ 1.621.540,38	€ 1.715.060,79	€ 1.715.060,79	€ 6.642.078,87
		Bologna	37	1	1,78%	€ 4.547.468,28	€ 4.656.682,87	€ 4.904.162,65	€ 4.904.162,65	€ 18.992.484,45
		Ferrara	38	2	0,99%	€ 2.519.134,33	€ 2.568.526,12	€ 2.716.713,46	€ 2.716.713,46	€ 10.521.080,44
		Forlì-Cesena	40	2	1,04%	€ 2.662.378,33	€ 2.714.681,83	€ 2.871.162,32	€ 2.871.162,32	€ 11.119.344,79
		Modena	35	2	1,31%	€ 3.349.380,09	€ 3.415.054,21	€ 3.612.076,57	€ 3.612.076,57	€ 13.988.587,45
		Parma	34	2	1,07%	€ 2.722.773,85	€ 2.776.191,37	€ 2.936.324,52	€ 2.936.324,52	€ 11.371.584,06
	Abruzzo	Piacenza	33	2	0,78%	€ 1.969.229,08	€ 2.028.233,57	€ 2.145.247,05	€ 2.145.247,05	€ 8.307.956,76
		Ravenna	39	2	1,04%	€ 2.662.808,59	€ 2.715.016,28	€ 2.871.653,95	€ 2.871.653,95	€ 11.121.132,57
		Reggio Emilia	35	2	1,28%	€ 3.269.660,75	€ 3.333.985,47	€ 3.528.309,63	€ 3.528.309,63	€ 13.659.435,47
		Rimini	90	2	0,70%	€ 1.777.009,86	€ 1.811.853,19	€ 1.916.383,18	€ 1.916.383,18	€ 7.421.626,42

MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia			Indicatore	2025	2026	2027	2028	TOTALE
		Nome	Codice	Tipo		€ 265.000.000,00	€ 280.000.000,00	€ 276.000.000,00	€ 276.000.000,00	€ 1.095.000.000,00
CENTRO	Toscana	Arezzo	51	1	0,84%	€ 2.137.916,11	€ 2.179.836,04	€ 2.305.595,81	€ 2.305.595,81	€ 8.928.943,77
		Firenze	48	2	1,76%	€ 4.487.742,86	€ 4.685.933,80	€ 4.850.507,01	€ 4.850.507,01	€ 18.784.690,78
		Grosseto	53	2	1,02%	€ 2.591.807,09	€ 2.642.626,83	€ 2.795.086,07	€ 2.795.086,07	€ 10.824.606,07
		Livorno	49	2	0,59%	€ 1.485.743,52	€ 1.514.875,75	€ 1.602.272,42	€ 1.602.272,42	€ 6.205.164,11
		Lucca	46	2	1,01%	€ 2.570.025,05	€ 2.620.417,70	€ 2.771.595,64	€ 2.771.595,64	€ 10.733.634,02
		Massa-Carrara	45	2	0,53%	€ 1.346.552,50	€ 1.372.986,07	€ 1.452.196,81	€ 1.452.196,81	€ 5.623.952,15
	Umbria	Pisa	50	2	1,03%	€ 2.632.133,62	€ 2.683.744,08	€ 2.838.575,47	€ 2.838.575,47	€ 10.993.028,64
		Pistoia	47	2	0,71%	€ 1.803.324,05	€ 1.838.683,35	€ 1.944.761,23	€ 1.944.761,23	€ 7.531.529,87
		Prato	100	2	0,38%	€ 956.380,84	€ 975.133,41	€ 1.031.351,10	€ 1.031.351,10	€ 3.994.296,45
		Siena	52	2	0,97%	€ 2.474.335,30	€ 2.522.851,68	€ 2.668.400,82	€ 2.668.400,82	€ 10.333.988,62
		Perugia	54	2	1,55%	€ 3.956.093,15	€ 4.033.663,61	€ 4.266.374,97	€ 4.266.374,97	€ 16.522.506,70
		Terni	55	2	0,52%	€ 1.337.709,52	€ 1.363.939,11	€ 1.442.627,91	€ 1.442.627,91	€ 5.586.904,45
	Marche	Ancona	42	2	0,84%	€ 2.153.594,78	€ 2.196.229,97	€ 2.322.935,55	€ 2.322.935,55	€ 8.996.095,85
		Ascoli Piceno	44	2	0,59%	€ 1.501.759,62	€ 1.531.216,08	€ 1.619.555,47	€ 1.619.555,47	€ 6.272.096,63
		Fermo	109	2	0,52%	€ 1.326.708,18	€ 1.352.723,09	€ 1.430.764,81	€ 1.430.764,81	€ 5.540.961,88
		Macerata	43	2	0,85%	€ 2.168.901,75	€ 2.211.327,38	€ 2.338.903,85	€ 2.338.903,85	€ 9.057.936,73
		Pesaro-Urbino	41	2	0,85%	€ 2.176.802,50	€ 2.219.484,91	€ 2.347.632,11	€ 2.347.632,11	€ 9.091.351,64
		Frosinone	60	2	1,17%	€ 3.589.861,23	€ 3.648.486,96	€ 3.824.360,15	€ 3.824.360,15	€ 14.887.067,49
	Lazio	Latina	59	2	0,94%	€ 2.400.367,59	€ 2.447.433,62	€ 2.588.631,72	€ 2.588.631,72	€ 10.025.064,65
		Rieti	57	2	0,65%	€ 1.653.314,97	€ 1.682.674,08	€ 1.779.751,44	€ 1.779.751,44	€ 6.892.491,92
		Roma	58	1	3,37%	€ 8.689.447,85	€ 8.757.869,40	€ 9.263.130,04	€ 9.263.130,04	€ 35.873.576,33
		Viterbo	56	2	0,91%	€ 2.325.462,27	€ 2.372.079,18	€ 2.508.929,90	€ 2.508.929,90	€ 9.716.401,25

MACRO REGIONE	REGIONE	Provincia			Indicatore	2025	2026	2027	2028	TOTALE
		Nome	Codice	Tipo		€ 266.000.000,00	€ 260.000.000,00	€ 276.000.000,00	€ 276.000.000,00	
SUD	Abruzzo	Chieti	68	2	1,06%	€ 2.690.473,63	€ 2.743.228,02	€ 2.901.491,17	€ 2.901.491,17	€ 11.236.684,00
		L'Aquila	66	2	1,08%	€ 2.752.795,04	€ 2.806.771,41	€ 2.968.700,53	€ 2.968.700,53	€ 11.496.967,52
		Pescara	68	2	0,61%	€ 1.564.657,76	€ 1.595.337,33	€ 1.687.376,02	€ 1.687.376,02	€ 6.534.747,13
		Teramo	67	2	0,66%	€ 2.194.773,96	€ 2.237.808,74	€ 2.366.913,10	€ 2.366.913,10	€ 9.166.408,90
	Molise	Campobasso	7	2	0,78%	€ 2.001.596,80	€ 2.040.843,80	€ 2.158.594,79	€ 2.158.594,79	€ 8.359.610,17
		Isernia	94	2	0,49%	€ 1.253.305,88	€ 1.277.894,58	€ 1.351.608,69	€ 1.351.608,69	€ 5.234.411,84
	Campania	Avelino	64	2	1,18%	€ 3.012.059,76	€ 3.071.129,95	€ 3.248.310,53	€ 3.248.310,53	€ 12.579.820,76
		Benevento	62	2	0,93%	€ 2.109.431,48	€ 2.150.792,88	€ 2.274.877,08	€ 2.274.877,08	€ 8.809.978,52
		Caserta	61	2	1,27%	€ 3.248.006,66	€ 3.311.693,05	€ 3.502.752,28	€ 3.502.752,28	€ 13.565.204,27
		Napoli	63	1	2,40%	€ 6.107.347,74	€ 6.227.099,65	€ 6.586.355,40	€ 6.586.355,40	€ 25.507.158,19
	Puglia	Salerno	65	2	2,40%	€ 6.127.147,36	€ 6.247.287,50	€ 6.607.707,94	€ 6.607.707,94	€ 25.589.850,74
		Bari	72	1	1,41%	€ 3.589.153,30	€ 3.659.528,86	€ 3.870.655,52	€ 3.870.655,52	€ 14.989.993,21
		Barietta-Andria-Trani	110	2	0,54%	€ 1.373.653,06	€ 1.400.587,43	€ 1.481.390,55	€ 1.481.390,55	€ 5.737.021,59
		Brindisi	74	2	0,68%	€ 1.724.227,18	€ 1.758.035,56	€ 1.859.460,69	€ 1.859.460,69	€ 7.201.184,12
		Foggia	71	2	1,53%	€ 3.894.533,96	€ 3.970.897,37	€ 4.199.987,61	€ 4.199.987,61	€ 16.265.406,54
	Basilicata	Lecce	75	2	1,36%	€ 3.440.603,05	€ 3.508.065,90	€ 3.710.454,31	€ 3.710.454,31	€ 14.369.577,61
		Taranto	73	2	0,84%	€ 2.151.089,17	€ 2.193.267,39	€ 2.319.802,05	€ 2.319.802,05	€ 8.983.960,67
		Matera	77	2	0,71%	€ 1.800.285,19	€ 1.835.588,95	€ 1.941.488,34	€ 1.941.488,34	€ 7.518.854,85
		Potenza	76	2	1,49%	€ 3.807.453,62	€ 3.882.109,57	€ 4.106.077,43	€ 4.106.077,43	€ 15.901.718,05
	Calabria	Catanzaro	79	2	1,01%	€ 2.587.516,45	€ 2.638.252,08	€ 2.790.458,93	€ 2.790.458,93	€ 10.806.696,40
		Cosenza	78	2	1,63%	€ 4.148.537,29	€ 4.229.881,15	€ 4.473.912,76	€ 4.473.912,76	€ 17.326.243,98
		Crotone	101	2	0,47%	€ 1.201.762,32	€ 1.225.326,29	€ 1.296.018,19	€ 1.296.018,19	€ 5.019.124,98
		Reggio Calabria	80	1	1,08%	€ 2.757.170,47	€ 2.811.232,63	€ 2.973.419,13	€ 2.973.419,13	€ 11.515.241,36
		Vibo Valentia	102	2	0,49%	€ 1.251.116,23	€ 1.275.647,52	€ 1.349.243,00	€ 1.349.243,00	€ 5.225.250,15
	Sardegna	Cagliari	92	1	0,65%	€ 1.696.095,82	€ 1.688.558,09	€ 1.785.974,90	€ 1.785.974,90	€ 6.916.593,70
		Nuoro	91	2	0,77%	€ 1.967.145,25	€ 2.005.716,73	€ 2.121.431,15	€ 2.121.431,15	€ 8.215.724,28
Oristano		95	2	0,52%	€ 1.317.615,91	€ 1.343.455,59	€ 1.420.962,65	€ 1.420.962,65	€ 5.503.000,79	
Sassari		90	2	1,28%	€ 3.254.733,50	€ 3.318.551,80	€ 3.510.006,72	€ 3.510.006,72	€ 13.593.288,74	
Sud Sardegna		111	2	0,50%	€ 1.272.294,36	€ 1.297.241,31	€ 1.372.082,16	€ 1.372.082,16	€ 5.313.699,99	
ISOLE	Agrigento	84	2	0,76%	€ 1.945.824,84	€ 1.983.978,27	€ 2.098.438,55	€ 2.098.438,55	€ 8.126.680,22	
	Catanzaro	85	2	0,59%	€ 1.505.857,69	€ 1.535.384,31	€ 1.623.964,18	€ 1.623.964,18	€ 6.289.170,36	
	Catania	87	1	1,55%	€ 3.955.552,37	€ 4.033.122,42	€ 4.265.802,56	€ 4.265.802,56	€ 16.520.289,91	
	Enna	86	2	0,52%	€ 1.326.139,80	€ 1.352.142,54	€ 1.430.150,77	€ 1.430.150,77	€ 5.538.583,87	
	Messina	83	1	1,60%	€ 4.084.554,62	€ 4.164.643,93	€ 4.404.911,85	€ 4.404.911,85	€ 17.059.022,25	
	Palermo	82	1	1,61%	€ 4.110.898,39	€ 4.191.504,24	€ 4.433.321,79	€ 4.433.321,79	€ 17.169.046,20	
	Ragusa	88	2	0,54%	€ 1.374.878,74	€ 1.401.837,14	€ 1.482.712,36	€ 1.482.712,36	€ 5.742.940,60	
	Siracusa	89	2	0,89%	€ 2.158.297,54	€ 2.200.413,18	€ 2.327.360,09	€ 2.327.360,09	€ 9.013.230,89	
	Trapani	81	2	0,61%	€ 2.069.350,08	€ 2.109.525,57	€ 2.231.652,04	€ 2.231.652,04	€ 8.642.579,74	
	TOTALE					100,0%	€ 786.004.069,00	€ 786.004.062,00	€ 826.004.064,00	€ 826.004.068,00

».

14.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Al fine di assicurare la progettazione del tratto stradale tra le località Maroccone e Chioma, nel territorio comunale di Livorno, è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2025.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

14.0.2

BASSO

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Al fine di consentire l'esecuzione delle opere complementari alla realizzazione dell'opera Terzo Valico dei Giovi, è autorizzata la spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2025 a favore del «Progetto integrato di riqualificazione e rigenerazione urbana» delle aree del comune di Genova interessate dal progetto ferroviario «Potenziamento Genova-Campasso», ricompreso nel Progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana per Genova.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 13 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

14.0.3

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

"Art. 14-bis

1. Per il finanziamento degli interventi sulla strada trasversale Bovalino-Bagnara è autorizzata la spesa di 25 milioni di euro per l'anno 2025, a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. E' destinata ai medesimi interventi una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 150 milioni di euro per l'anno 2027."

14.0.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo cui all'articolo 1, comma 537 della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

14.0.5

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi per la realizzazione della banchina per il collegamento marittimo tra Messina e l'Aeroporto dello Stretto."

14.0.6

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 100 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze.

14.0.7

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 150.353.658 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale 67 Tosco - Romagnola per riclassificazione della strada provinciale 34 quale strada statale 67, con interventi di adeguamento, compresa la variante dell'abitato di Vallina.

14.0.8

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 197.702.500 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale 12 - dell'Abetone e del Brennero Sistema Tangenziale di Lucca - Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte a Moriano ed i caselli dell'autostrada A11 del Frizzone e di Lucca Est secondo stralcio.

14.0.9

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 300 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada Tirrenica.

2. Una quota del Fondo cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

3. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 100 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze.

4. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 59.180.249 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Strada statale n. 2 Cassia - lotto Siena - viadotto Monsindoli sulla SS223 di Paganico - svincolo Monteroni d'Arbia Nord.

5. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 313.761.468 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e completamento della strada E 78 - Fano-Grosseto tratto nodo di Arezzo S. Zeno-Selci Lama E 45 per l'adeguamento a quattro corsie del Tratto San Zeno-Arezzo-Palazzo del Pero.

6. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 365.016.795 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada E 78 - Fano - Grosseto - tratto nodo di Arezzo S. Zeno - Selci Lama E 45.

7. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 340.596.330 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada E 78 - Fano-Grosseto tratto nodo di Arezzo S. Zeno-Selci Lama E 45 per l'adeguamento a quattro corsie del tratto San Zeno-Arezzo-Palazzo del Pero-Primo lotto.

14.0.10

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 300 milioni di euro annui

per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale «Tirrenica».

14.0.11

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 313.761.468 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e completamento della strada E 78 - Fano-Grosseto Tratto Nodo di Arezzo S. Zeno-Selci Lama E 45 per l'adeguamento a quattro corsie del Tratto San Zeno-Arezzo-Palazzo del Pero.

14.0.12

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 340.596.330 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada E 78 - Fano - Grosseto tratto nodo di Arezzo S. Zeno - Selci Lama E 45 per l'adeguamento a quattro corsie del tratto San Zeno - Arezzo - Palazzo del Pero - Primo lotto.

14.0.13

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 365.016.795 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada E 78 - Fano-Grosseto - tratto nodo di Arezzo S. Zeno-Selci Lama E 45.

14.0.14

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 59.180.249 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Strada statale n. 2 Cassia - lotto Siena - viadotto Monsindoli sulla SS 223 Paganico - svincolo Monteroni d'Arbia Nord.

14.0.15

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 80.245.270 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale 67 Tosco - Romagnola per l'adeguamento del tratto tra la località «S. Francesco» nel comune di Pelago e l'abitato di Dicomano - Variante di Rufina - lotti 2 A e 2 B.

14.0.16

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

(Disposizioni urgenti per il completamento della E78)

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, pari 1.030.724.068 milioni di euro è destinata a interventi sulla E 78 - Fano - Grosseto tratto Selci Lama E45 - S. Stefano di Gaifa per l'adeguamento a due corsie del tratto Selci Lama E45 - Parnacciano - Guinza, lotto 1 e al tratto nodo di Arezzo S. Zeno-Selci lama E45 per l'adeguamento a quattro corsie del tratto Le Ville - Selci Lama E45, lotto 7), 1), previsti dal contratto di programma Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS 2021-2025.

14.0.17

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

(Disposizioni urgenti per il completamento della E78)

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, pari a 439.170.183 di euro è destinata agli interventi sulla E78 Grosseto-Fano tratto Selci-Lama E45-Santo Stefano Di Gaifa per lavori di adeguamento a due corsie del tratto della variante di Urbania e del tratto Mercatello sul Metauro previsti dal contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. 2021-2025, di cui all'articolo 1, comma 397, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

14.0.18

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

«Art. 14-bis.

(Disposizioni urgenti per il rafforzamento delle agenzie pubbliche operanti nel settore della mobilità)

1. Al fine di adeguare la capacità tecnico-amministrativa delle agenzie per la mobilità o similari, ovvero degli enti istituiti per l'esercizio associato di funzioni in materia di mobilità e trasporto pubblico locale, a livello comunale e metropolitano, o di bacino, o regionale, come la pianificazione dei fabbisogni e dei servizi di mobilità, gli stessi enti, per il completamento della dotazione organica, possono assumere personale a tempo indeterminato in coerenza con i piani triennali dei fabbisogni di personale e fermo restando il rispetto pluriennale dell'equilibrio di bilancio asseverato dall'organo di revisione. Per detti enti, ai fini del rispetto dei limiti previsti dall'articolo 1, comma 562, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, non rileva il limite del *turn-over* ed il limite di spesa è adeguato tenendo anche conto della minore spesa sostenuta dagli enti associati, per effetto dell'adesione all'ente multilivello. Ai fini del rispetto del limite al trattamento accessorio del personale di cui all'articolo 23, comma 2, del decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 75, si applicano le disposizioni di adeguamento previste dall'articolo 33, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58.

14.0.19

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

«Art. 14-bis.

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza della SS 18)

1. Al fine di proseguire i lavori di messa in sicurezza della sede stradale della SS 18 nel territorio di Maratea, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per il 2025. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 2 milioni di euro per il 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

14.0.20

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

«Art. 14-bis.

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza della SS 407 Basentana)

1. Per il finanziamento delle opere accessorie riguardanti la SS 407 Basentana nei territori di Pisticci e Bernalda è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per il 2025. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 5 milioni di euro per il 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

14.0.21

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

(Interventi urgenti di ripristino e messa in sicurezza della SS 7 Matera-Ferrandina)

1. Al fine di procedere alla messa in sicurezza e di avviare il raddoppio della SS 7 Matera-Ferrandina, è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2025. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 10 milioni di euro per il 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

14.0.22

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 14, inserire il seguente:

«Art. 14-bis.

(Interventi urgenti relativi alla galleria Monte Pergola)

1. Per il finanziamento delle opere di ammodernamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Salerno-Avellino nel tratto compreso tra lo svincolo di Solofra e lo svincolo di Serino e, in particolare, per gli interventi relativi alla galleria Monte Pergola, è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per il 2025. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 5 milioni di euro per il 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 15

15.1

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sopprimere il comma 1.

15.2

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Sostituire il comma 1, con il seguente:

1. All'allegato 1 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 8 settembre 2023 recante "Piano complessivo delle opere olimpiche Milano Cortina", eliminare l'intervento B09.0 - Proposta di Partenariato pubblico privato per un nuovo sistema integrato di mobilità intermodale nel Comune di Cortina d'Ampezzo ricadente nell'Area Dolomitica - Veneto.

15.3

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Apportare le seguenti modificazioni:

al comma 1, lettera a), al numero 1),

premettere il seguente: 01) al comma 2, le parole: « altre amministrazioni aggiudicatrici » sono sostituite dalle seguenti: « altri soggetti qualificati ai sensi dell'articolo 63 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 ».; *alla medesima lettera a): dopo il numero 1, aggiungere il seguente:* 1-bis) al comma 5-ter.1., secondo periodo, le parole: « Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi » sono sostituite dalle seguenti: « Restano sottoposti alla normativa tempo per tempo vigente gli atti e i provvedimenti adottati, ivi compresi »;

al numero 2), capoverso 5-ter.2, sostituire il secondo periodo con il seguente: Restano sottoposti alla normativa tempo per tempo vigente gli atti e i provvedimenti adottati, ivi compresi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti antecedentemente alla data di entrata in vigore della presente disposizione.;

al numero 2), capoverso 5-ter.2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: L'Amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), ai fini del monitoraggio di cui al successivo comma 8, predispone una relazione trimestrale sugli interventi svolti ai sensi dei commi 5-ter, 5-ter.1. e 5-ter.2 da inviarsi tempestivamente al Comitato organizzatore e alla Società, che provvede alla pubblicazione sul proprio sito istituzionale.;

dopo il numero 2), aggiungere il seguente: 2-bis) al comma 8, dopo le parole: « di avanzamento delle attività di cui al comma 2 » sono aggiunte le seguenti: « , comma 5-ter, comma 5-ter.1, comma 5-ter.2, ».

15.4

IRTO, BASSO, FINA

Al comma 1, lettera a), numero 1, sostituire le parole: al comma 5-ter.1 e al comma 5-ter.2 *con le seguenti:* al comma 5-ter.1, al comma 5-ter.2 e al comma 5-ter.3.

Conseguentemente:

- al numero 2), alinea, sostituire le parole: è inserito il seguente *con le seguenti:* sono inseriti i seguenti;

- al numero 2), dopo il capoverso 5-ter.2. aggiungere il seguente: 5-ter.3. L'Amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), ai fini del monitoraggio di cui al comma 8, predispone una relazione trimestrale

sugli interventi svolti ai sensi dei commi 5-ter, 5-ter.1 e 5-ter.2 da inviarsi tempestivamente al Comitato organizzatore e alla Società, che provvede alla pubblicazione sul proprio sito istituzionale.

15.5

DE CRISTOFARO, CUCCHI, MAGNI

Al comma 1, lettera a), numero 1, sostituire le parole: " al comma 5-ter.1 e al comma 5-ter.2 ", con le seguenti: " al comma 5-ter.1, al comma 5-ter.2 e al comma 5-ter.3 ".

Consequentemente:

al numero 2, sostituire le parole «è inserito il seguente», con le seguenti: «sono inseriti i seguenti»;

dopo il capoverso 5-ter.2. aggiungere il seguente:

"5-ter.3. L'Amministratore delegato di cui al comma 5, lettera a), numero 2), ai fini del monitoraggio di cui al successivo comma 8, predispone una relazione trimestrale sugli interventi svolti ai sensi dei commi 5-ter, 5 ter 1. e 5 ter 2 da inviarsi tempestivamente al Comitato organizzatore e alla Società, che provvede alla pubblicazione sul proprio sito istituzionale."

15.6

SIRONI, DI GIROLAMO, NAVE

Apportare le seguenti modificazioni:

1) al comma 1, lettera a), dopo il numero 1) aggiungere il seguente: 1-bis) al comma 5-ter.1, al primo

periodo le parole: « con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55 » sono soppresse; il secondo periodo è soppresso e, al quarto periodo, le parole da: « delle amministrazioni centrali » fino alla fine del periodo sono soppresse.

2) al comma 1, lettera a), numero 2), capoverso 5-ter.2: al primo periodo, sopprimere le parole: con i poteri di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

3) sopprimere il secondo periodo;

4) *al quarto periodo, sopprimere le parole da:* delle amministrazioni centrali *fino alla fine del periodo.*

Art. 16

16.1

PIRRO, DI GIROLAMO, NAVE, SIRONI

Dopo il comma 1-bis, è aggiunto, in fine, il seguente: «1-ter. Al fine di prevenire i disagi della popolazione di Carrega Ligure e al fine di garantire gli interventi per la messa in sicurezza del tratto interessato dai fenomeni franosi che hanno interessato la strada provinciale 147 che attraversa il comune di Carrega Ligure, sono stanziati, per la realizzazione di un tunnel artificiale 3,5 milioni di euro per l'anno 2025. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307».

16.0.1

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

1. Al fine di assicurare la progettazione e la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Siena-Poggibonsi è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2025 e di 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, si provvede:

a) quanto a 10 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

b) quanto a 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030, a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate rivenienti a decorrere dall'anno 2025 dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2025, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2030.

16.0.2

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

1. Al fine di garantire il diritto alla mobilità territoriale, è assegnato un contributo di 25 milioni di euro per l'anno 2025 a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., da destinare alla progettazione dell'Alta capacità ferroviaria nella tratta Genova-Roma della dorsale tirrenica.
 2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.
-

16.0.3

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

1. Al fine di garantire il diritto alla mobilità territoriale, è assegnato un contributo di 5 milioni di euro per l'anno 2025 a favore della provincia di Grosseto, da destinare alla progettazione di nuove linee di trasporto rapido di massa per i collegamenti verso le località balneari e turistiche.
2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per

interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

16.0.4

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, è prioritariamente destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, al finanziamento del potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce (*By-pass* di Pisa) per un importo pari a 299 milioni di euro, da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

2. Al fine di assicurare la progettazione e la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Siena-Poggibonsi è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per l'anno 2025 e di 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030.

3. Al fine di assicurare la realizzazione interventi di ammodernamento della linea della rete ferroviaria Siena-Chiusi. è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2025 e di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030.

4. Agli oneri derivanti dai commi 2 e 3, si provvede:

a) quanto a 20 milioni di euro per l'anno 2025, mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

b) quanto a 85 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030, a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate rivenienti a decorrenza dall'anno 2025 dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Entro il 30 settembre 2025, il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 65 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2030.

5. Al fine di garantire il diritto alla mobilità territoriale, è assegnato un contributo di 25 milioni di euro per l'anno 2025 a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., da destinare alla progettazione dell'Alta capacità ferroviaria nella tratta Genova-Roma della dorsale tirrenica.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 4, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

7. Al fine di garantire il diritto alla mobilità territoriale, è assegnato un contributo di 5 milioni di euro per l'anno 2025 a favore della provincia di Grosseto, da destinare alla progettazione di nuove linee di trasporto rapido di massa per i collegamenti verso le località balneari e turistiche.

8. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 6, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

16.0.5

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

1. Per le esigenze di sviluppo della mobilità locale è autorizzata la spesa di 30 milioni di euro per l'anno 2025 destinata al finanziamento della tranvia di Firenze, con assegnazione delle risorse allo stato di previsione al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Missione 13, Programma 13.6 Sviluppo e sicurezza della mobilità sostenibile, capitolo 7140. Agli oneri derivanti dal presente comma pari a 30 milioni di euro per l'anno 2025 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

16.0.6

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Chiusura anello ferroviario di Roma)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del Lotto 1B Nuova linea Vigna Clara - Tor di Quinto (Chiusura anello ferroviario di Roma) per 175 milioni di euro, di cui 80 per l'anno 2027 e 95 per l'anno 2028.

16.0.7

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Completamento dell'elettificazione jonica tratta Catanzaro Lido-Reggio Calabria)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 354 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del Completamento dell'elettificazione jonica tratta Catanzaro Lido-Reggio Calabria per 40 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.8

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Completamento delle tratte strumentali alla realizzazione del terzo Valico dei Giovi)

1. Con riferimento alla realizzazione del terzo Valico dei Giovi è autorizzata la spesa di 644 milioni di euro per la seconda fase del quadruplicamento della tratta ferroviaria Pieve Emanuele - Pavia di cui 300 milioni di euro per il 2025 e 344 per il 2026 e 900 milioni per il quadruplicamento della tratta Tortona-Voghera di cui 450 milioni di euro per l'anno 2025 e 450 milioni di euro per l'anno 2026.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 750 milioni di euro per l'anno 2025 e 794 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede:

a) quanto a 300 milioni di euro per il 2025 e 600 milioni di euro per il 2026 mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

b) quanto a 450 milioni di euro per l'anno 2025 e 194 milioni di euro per l'anno 2026 a valere sui risparmi di spesa e le maggiori entrate rivenienti a decorrere dall'anno 2025 dalla rimodulazione e dall'eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente (SAD) di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, individua i sussidi di cui all'articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, oggetto di rimodulazione ed eliminazione da inserire nella legge di bilancio per gli anni 2025-2026 al fine di conseguire risparmi di spesa o maggiori entrate pari a 450 milioni di euro per l'anno 2025 e 194 milioni di euro per l'anno 2026.

16.0.9

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti in materia di gestori di infrastrutture ferroviarie)

1. All'articolo 40, comma 1, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Le previsioni di cui al presente comma, primo periodo, si applicano, per le medesime finalità ivi previste, anche ai gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali inclusi nell'elenco ISTAT di cui all'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, per i quali l'obbligo di preventiva informativa di cui al presente comma, secondo periodo, è effettuato nei confronti degli enti controllanti. Agli eventuali oneri finanziari derivanti dal terzo periodo si fa fronte mediante le risorse economiche già stanziare nei bilanci degli enti destinatari di tale disposizione, senza maggiori oneri per il pubblico erario.».

16.0.10

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti in materia di infrastrutture ferroviarie)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma e secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento, prioritariamente al finanziamento dei seguenti contratti:

a) Lotto 1B Nuova linea Vigna Clara - Tor di Quinto (Chiusura anello ferroviario di Roma);

b) raddoppio della linea Roma-Viterbo - tratto Cesano-Vigna di Valle;

c) Raddoppio Lunghezza-Guidonia 2^a fase (Bagni di Tivoli - Guidonia).

16.0.11

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per garantire la continuità e la regolarità dei servizi di trasporto aereo nel Sud Italia)

1. Alla luce dell'imminente chiusura temporanea dell'aeroporto internazionale di Napoli- Capodichino «Ugo Niutta», per i lavori di riqualificazione della pista, al fine di garantire la continuità e la regolarità del traffico civile dei servizi di trasporto aereo nel Sud Italia, l'aeroporto di Grazzanise rientra stabilmente tra gli scali di cui all'articolo 2 comma 1, lettera *b*), del decreto del Ministero della difesa 8 gennaio 2025, n. 28.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente, sono stabiliti i criteri e le modalità di attuazione della misura di cui al comma 1.

Consequentemente:

Alla tabella allegata di cui all'articolo 3 del decreto del Ministero della difesa 8 gennaio 2025, n. 28, sono soppresse le parole: « - Grazzanise (CE); ».

16.0.12

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per garantire la mobilità territoriale in Sicilia)

1. Al fine di garantire il diritto alla mobilità territoriale è assegnato un contributo di 25 milioni di euro per l'anno 2025 a favore di RFI da destinare alla progettazione dell'Alta Capacità ferroviaria nella tratta Palermo-Catania.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2025 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del

decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

16.0.13

BASSO, IRTO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per garantire lo sviluppo del trasporto intermodale tra le regioni Liguria, Emilia Romagna e Toscana)

1. Per il completamento della ferrovia Pontremolese è autorizzata la spesa di 126 milioni di euro per il 2025 destinata ad RFI per il finanziamento del raddoppio della tratta Parma-Vicofertile.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, pari a 126 milioni di euro per l'anno 2025 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

16.0.14

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16 inserire il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per il Nuovo collegamento PM228-Castelplanio)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del Nuovo collegamento PM228-Castelplanio Lotto 3 (Serra San Quirico - Castelplanio) per 326 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.15

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per il potenziamento della rete ferroviaria)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce (*By-pass* di Pisa) per un importo pari a 299 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.16

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per il potenziamento della rete ferroviaria)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del potenziamento dei collegamenti tra il porto di Livorno, la rete ferroviaria e l'interporto di Guasticce (*By-pass* di Pisa) per un importo pari a 299 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.17

NAVE, SIRONI, DI GIROLAMO

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 16.1

(Disposizioni urgenti per la valorizzazione della Stazione di Caserta)

1. In considerazione dell'elevato numero di turisti che utilizzano la linea ferroviaria per raggiungere la Reggia di Caserta, Patrimonio dell'Umanità Unesco dal 1997, e per le finalità di tutela del paesaggio e di valorizzazione dei beni culturali, è autorizzata la spesa di 500 mila euro per l'anno 2025 per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica volto al dislocamento della stazione di Caserta che ne valuti il possibile sotterramento o altra soluzione.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a euro 500 mila euro per l'anno 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2025-2027, 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 2025, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.».

16.0.18

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Finanziamento della Roma-Pescara)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento della Roma-Pescara, Raddoppio tratte Sulmona-Pratola Peligna e Tagliacozzo Avezzano e Raddoppio tratte Interporto d'Abruzzo- Chieti-Pescara per 845 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.19

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Finanziamento del Nodo ferroviario di Catania/prolungamento linea Circumetnea)

1. Per il completamento del progetto Sistemazione Nodo di Catania/Interramento stazione centrale e completamento del doppio binario tra Catania C.le e Catania Acquicella è autorizzata la spesa complessiva di 1 miliardo di euro, di cui 200 milioni di euro per l'anno 2025, 400 milioni di euro per l'anno 2026 e 400 milioni di euro per l'anno 2027.

2. Per le esigenze connesse all'interscambio con il prolungamento della linea circumetnea sino all'aeroporto di Catania, è autorizzata la spesa complessiva di 1 miliardo di euro, di cui 300 milioni per l'anno 2025, 600 milioni per l'anno 2026 e 100 milioni per l'anno 2027, destinata ai lavori di prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria di S. Maria Goretti.

3. All'onere derivante dall'attuazione dei commi 1 e 2, pari a 500 milioni di euro per l'anno 2025, 1 miliardo di euro per l'anno 2026 e 500 milioni di euro per l'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 272, dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2023, n. 213.

16.0.20

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Finanziamento del trasporto pubblico locale)

1. Il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementato di 200 milioni di euro per l'anno 2025 e di 600 milioni per l'anno 2026. Le risorse di cui al primo periodo del presente comma sono ripartite con il decreto di cui all'articolo 27, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, pari a 200 milioni di euro per l'anno 2025 e a 600 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

16.0.21

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Linea Roma-Viterbo - tratto Cesano-Vigna di Valle)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del raddoppio della linea Roma-Viterbo - tratto Cesano-Vigna di Valle per 234 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.22

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Manutenzione straordinaria della Funivia di Erice)

1. Al fine di garantire l'operatività della Funivia di Erice e la verifica dei tempi e delle risorse previsti per la manutenzione straordinaria, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Presidente della Regione Siciliana, istituisce entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un tavolo tecnico di monitoraggio la cui istruttoria viene completata entro i due mesi successivi, dandone comunicazione al Parlamento.

16.0.23

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Nodo di Novara)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 354 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del Nodo di Novara 1^a fase per 77 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.24

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Raddoppio Lunghezza-Guidonia)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del Raddoppio Lunghezza-Guidonia 2^a fase (Bagni di Tivoli - Guidonia) per 76 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.25

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento del Raddoppio Maerne-Castelfranco Veneto 1^a fase per 250 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento.

16.0.26

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

«Art. 16.1

(Snodo ferroviario Aeroporto dello Stretto)

1. L'incremento dell'autorizzazione di spesa a favore di Rete ferroviaria italiana - RFI S.p.a. di cui all'articolo 1, comma 534 della legge 30 dicembre 2024, n. 207 è destinato, nell'ambito dell'aggiornamento del contratto di programma, prioritariamente al finanziamento dello snodo ferroviario dell'Aeroporto dello Stretto, per 100 milioni di euro da ripartire secondo le disponibilità previste per ciascuna annualità di riferimento."

16.0.27

IRTO, BASSO, FINA

Dopo l'articolo 16, aggiungere il seguente:

"Art. 16-bis.

1. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 300 milioni di euro annui

per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada Tirrenica.

2. Una quota del Fondo cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

3. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 100 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2027 al 2031, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza del raccordo autostradale Siena-Firenze.

4. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 59.180.249 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della Strada statale n. 2 Cassia - lotto Siena - viadotto Monsindoli sulla SS223 di Paganico - svincolo Monteroni d'Arbia Nord.

5. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 313.761.468 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e completamento della strada E 78 - Fano-Grosseto tratto nodo di Arezzo S. Zeno-Selci Lama E 45 per l'adeguamento a quattro corsie del Tratto San Zeno-Arezzo-Palazzo del Pero.

6. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 365.016.795 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada E 78 - Fano - Grosseto - tratto nodo di Arezzo S. Zeno - Selci Lama E 45.

7. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 340.596.330 euro per l'anno 2027, è destinata a interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada E 78 - Fano-Grosseto tratto nodo di Arezzo S. Zeno-Selci Lama E 45 per l'adeguamento a quattro corsie del tratto San Zeno-Arezzo-Palazzo del Pero-Primo lotto.

8. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 70.000.000 euro per l'anno 2027, è destinata ad interventi di ammodernamento della linea della rete ferroviaria Siena-Chiusi.

9. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 6,5 milioni di euro per l'anno 2027, è destinata ad interventi sulle barriere lungo i canali SP 40 La Trappola, SP108 Talamone, SP 110..

10. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 2,5 milioni di euro per

l'anno 2027, è destinata ad interventi di Manutenzione straordinaria della SP 161 Porto Santo Stefano.

11. Una quota del Fondo di cui all'articolo 1, comma 537, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, in misura non inferiore a 3 milioni di euro per l'anno 2027, è destinata ad interventi sulla SP Amiatina".
