

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025. C. 643-bis Governo (Relazione alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole</i>)	137
ALLEGATO 1 (<i>Proposte emendative</i>)	147
ALLEGATO 2 (<i>Ordine del giorno</i>)	155
ALLEGATO 3 (<i>Relazione approvata</i>)	158
ALLEGATO 4 (<i>Relazione di minoranza del gruppo pd-idp</i>)	159

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. COM/2021/812 final e Allegati.	
Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013. COM(2022)384 final e Allegati. (<i>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i>)	142
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	145

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori	146
5-00096 Ghirra: Effettiva continuità territoriale in termini di trasporto aereo da e per la Sardegna	146
ALLEGATO 5 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	161
5-00097 Barbagallo: Continuità territoriale della Sicilia e del Sud Italia, anche promuovendo la sottoposizione delle tariffe aeree al cosiddetto <i>price cap</i>	146
ALLEGATO 6 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	162
5-00098 Caroppo: Ripristino del primo volo mattutino di ITA Airways sulla tratta Brindisi-Roma	146
ALLEGATO 7 (<i>Testo integrale della risposta</i>)	163

SEDE CONSULTIVA

Martedì 6 dicembre 2022. — Presidenza
del presidente Salvatore DEIDDA. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Edoardo Rixi.

La seduta comincia alle 13.45.

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025.

C. 643-bis Governo.

(Relazione alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Relazione favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 5 dicembre.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso.

Ricorda che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva e ha avuto luogo la discussione generale.

Avverte che sono stati presentati 15 emendamenti (*vedi allegato 1*) ed un ordine del giorno (*vedi allegato 2*).

Avverte che gli emendamenti Faraone 92.04, in materia di composizione del Comitato tecnico di supporto alle commissioni mediche locali per il rilascio della patente di guida, Faraone 92.06, relativo al foglio di servizio in formato elettronico degli NCC, e Faraone 92.07, che disciplina la circolazione dei *segway*, recano disposizioni aggiuntive prive di oneri finanziari e in quanto tali sono suscettibili di essere valutati come emendamenti ordinamentali, estranei al contenuto del disegno di legge di bilancio.

In considerazione del fatto che disposizioni ordinamentali modificative del codice della strada, ad esempio relative alla circolazione dei monopattini, sono contenute in precedenti leggi di bilancio, ritiene di ammettere i citati emendamenti alla votazione, rimettendo in ogni caso la decisione finale sull'ammissibilità alla Presidenza della Commissione Bilancio. Alla Presidenza della Commissione Bilancio spetta altresì la valutazione di tutti gli emendamenti dal punto di vista della copertura finanziaria.

Dà infine la parola al relatore, che intende rispondere alle richieste di chiarimento avanzate nella seduta del giorno precedente dalla collega Pastorella, invitan-

dolo ad esprimere poi il parere sugli emendamenti.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, circa i chiarimenti chiesti dalla collega Pastorella sulle misure dell'articolo 154, fa presente che la Strategia nazionale di cybersicurezza prevede un programma di investimenti da attuarsi mediante appositi fondi previsti di anno in anno dalle leggi di bilancio per supportare specifici progetti di interesse delle amministrazioni, riservando a tal fine una quota percentuale degli investimenti nazionali lordi su base annuale che, in prospettiva, sarà pari all'1,2 per cento, cioè a circa 600 milioni di euro annui.

L'articolo 154 costituisce il primo passo per il raggiungimento di questo obiettivo, in vista del quale sono istituiti due fondi. Il primo fondo è dotato di risorse in conto capitale ed è destinato a finanziare investimenti per il conseguimento dell'autonomia tecnologica in ambito digitale e l'innalzamento dei livelli di sicurezza dei sistemi informativi nazionali. Il secondo fondo è dotato di risorse di parte corrente ed è finalizzato alle spese di funzionamento.

L'Agenzia per la sicurezza nazionale ha il compito di procedere al monitoraggio dei fabbisogni finanziari delle amministrazioni responsabili dell'attuazione del piano di implementazione della strategia nazionale di cybersicurezza. Su questa base, i fondi saranno ripartiti tra le amministrazioni con uno o più DPCM. Le risorse di cui al comma 4 sono dunque attribuite all'Agenzia nazionale per consentire l'assolvimento di queste nuove funzioni.

Per quanto riguarda gli emendamenti, formula un invito al ritiro su tutte le proposte emendative presentate, altrimenti il parere è contrario.

Il sottosegretario Edoardo RIXI esprime parere conforme a quello del relatore: l'orientamento del Governo è infatti quello che gli emendamenti debbano essere semmai discussi in Commissione Bilancio.

Roberto MORASSUT (PD-IDP) afferma di comprendere bene che i tempi sono

strettissimi, ma rileva che se gli emendamenti non giungono nella disponibilità dei commissari con un congruo anticipo è impossibile esprimere un voto consapevole.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che il termine per la presentazione degli emendamenti è stato posticipato per venire incontro alle richieste dei membri della Commissione; si impegna però in occasione di provvedimenti futuri ad evitare che quanto avvenuto si ripeta.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) si associa alla richiesta del collega Morassut. Dichiarava di comprendere i tempi ristretti di questa legge di bilancio, ma la presidenza deve evitare che i dibattiti della Commissione diventino esercizi di forma. Chiede infine che le sue proposte emendative vengano poste in votazione.

Luciano CANTONE (M5S) ricorda che il gruppo Movimento 5 Stelle ha presentato i propri emendamenti direttamente in Commissione Bilancio; gli risulta però incomprensibile perché sia stato posto un termine per la presentazione degli emendamenti in Commissione se poi gli emendamenti stessi verranno discussi in Commissione Bilancio.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) auspica che nelle successive occasioni i lavori della Commissione siano organizzati in modo più rispettoso delle prerogative dei parlamentari. Ricorda poi che in base al Regolamento della Camera gli emendamenti al disegno di legge di bilancio possono certamente essere presentati presso le Commissioni di merito; manifesta quindi rammarico per l'orientamento espresso dal rappresentante del Governo. Chiede quindi che gli emendamenti della propria forza politica vengano posti in votazione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, precisa che gli uffici hanno inviato il fascicolo degli emendamenti non appena terminata la revisione, non avendone ricevuto prima richiesta. Ricorda poi che i tempi per l'esame del disegno di legge di bilancio sono stati

definiti in sede di ufficio di presidenza e che il termine per la presentazione degli emendamenti è stato posticipato per venire incontro ai membri della Commissione, sperando che ciò sia stato apprezzato; richiama infine l'attenzione sul fatto che la presidenza ha ritenuto comunque di ammettere alla votazione tutte le proposte emendative, con un'interpretazione estensiva dei criteri di ammissibilità.

Roberto MORASSUT (PD-IDP) dichiara che i tempi a disposizione dei gruppi per la valutazione degli emendamenti al disegno di legge di bilancio sono stati troppo brevi.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) afferma che non è stato possibile svolgere un'istruttoria sugli emendamenti. Preannuncia dunque voto negativo su tutte le proposte della maggioranza e di astensione tecnica su quelle delle altre forze politiche.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'articolo aggiuntivo Pastorino 643-bis/IX/11.01 e l'emendamento Pastorino 643-bis/IX/81.1.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA), intervenendo sul proprio emendamento 643-bis/IX/81.2, precisa che esso riguarda lavoratori che avevano ottenuto nel contratto integrativo un'*una tantum* da erogarsi nel mese di novembre 2022, erogazione che purtroppo non è avvenuta. Chiede al sottosegretario Rixi di riservare particolare attenzione a tale proposta nel successivo dibattito in Commissione Bilancio.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia il voto favorevole sull'emendamento in esame, avendo anche il gruppo del Movimento 5 Stelle formulato una proposta al riguardo.

Il sottosegretario Edoardo RIXI suggerisce al presentatore di accedere all'invito al ritiro e di ripresentare l'emendamento in Commissione Bilancio, perché una bocciatura esplicita potrebbe compromettere un confronto che sul tema è ancora in corso davanti avanti avanti. Chiede all'opposi-

zione di dare un segnale, dimostrando apprezzamento per la volontà di dialogo del Governo.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) manifesta rammarico per la posizione rigida del Governo. Accetta di ritirare il proprio emendamento 643-*bis*/IX/81.2, ma lo riproporrà con forza in Commissione Bilancio sulla base di quanto detto nella giornata odierna.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli identici articoli aggiuntivi Pastorino 643-*bis*/IX/81.01 e Faraone 643-*bis*/IX/81.02, l'articolo aggiuntivo Pastorella 643-*bis*/IX/81.03 e l'articolo aggiuntivo Faraone 643-*bis*/IX/81.04.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE), intervenendo sul proprio articolo aggiuntivo 643-*bis*/IX/81.05, ricorda che esso riguarda la mobilità ciclistica e la sicurezza stradale, prevedendo l'istituzione di un fondo per la realizzazione di nuove ciclovie urbane. Chiede se il tema della sicurezza per il Governo possa o meno essere declinato in questo modo e le motivazioni dell'orientamento contrario.

Il sottosegretario Edoardo RIXI ricorda che l'invito al ritiro discende dall'orientamento per cui le coperture devono essere individuate in Commissione Bilancio, non certo da considerazioni di merito. Consiglia dunque di ritirare la proposta e ripresentarla in Commissione Bilancio. Richiamo infine le recenti polemiche sui fondi alle ciclovie, facendo presente che il fondo in questione non è stato utilizzato nell'anno in corso perché non vi sono state richieste da parte delle regioni.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) chiede comunque di votare la propria proposta emendativa, che riproporrà peraltro in Commissione Bilancio.

Elena MACCANTI (LEGA) ringrazia il sottosegretario per i chiarimenti offerti. Ricorda inoltre che la Commissione, nella XVIII legislatura, si è occupata intensa-

mente della mobilità ciclistica, ipotizzando anche una riforma del codice della strada poi non portata a compimento. Precisa che la realizzazione di nuove piste ciclabili come portata avanti in passato non va a vantaggio della sicurezza, e che anzi il problema è semmai proprio quello di mettere in sicurezza le piste esistenti. Cita infine Torino come caso negativo, chiamando in causa le responsabilità del collega Iaria.

Antonino IARIA (M5S) vanta l'aumento della percorrenza sulle ciclovie torinesi, che è stato crescente ogni anno; gli sembra dunque banale ridicolizzare il piano per la mobilità sostenibile dell'amministrazione Appendino. Quanto all'articolo aggiuntivo Pastorella 643-*bis*/IX/81.05, il Movimento 5 Stelle presenterà un emendamento dello stesso tenore in Commissione Bilancio. Dichiarò infine di non comprendere perché sia stata concessa una proroga del termine per la presentazione degli emendamenti, quando poi l'orientamento era quello di svolgere l'esame in Commissione Bilancio.

Roberto TRAVERSI (M5S) afferma che le accuse della collega Maccanti sono ingenerose. La Commissione e i precedenti Governi si sono molto impegnati sul tema delle piste ciclabili, soprattutto per via dei problemi connessi con la pandemia. Per la sua forza politica, in particolare, è stato il momento per portare avanti un'idea di città, sempre più diffusa in tutto il mondo, al di là di tutti gli abusi che si sono verificati da parte delle amministrazioni locali.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Pastorella 643-*bis*/IX/81.05.

Salvatore DEIDDA, presidente, prende atto che il presentatore accede all'invito al ritiro dell'emendamento Pastorino 643-*bis*/IX/85.1.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge gli articoli aggiuntivi Pastorino 643-*bis*/IX/85.01, Faraone 643-*bis*/IX/92.03, 643-*bis*/IX/92.04, 643-*bis*/IX/92.05, 643-*bis*/IX/92.06 e 643-*bis*/IX/92.07.

Il sottosegretario Edoardo RIXI esprime parere favorevole sull'ordine del giorno 0/643-bis/IX/1 (*vedi allegato 2*).

Agostino SANTILLO (M5S) chiede da chi sia gestita la linea Nuoro-Macomer, per quanti chilometri si sviluppi e quanti comuni e province copra.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, risponde che essa è gestita dall'ARST, Azienda regionale sarda trasporti, copre la provincia di Nuoro ma si collega alla rete nazionale che va fino ad Olbia e Cagliari, e si sviluppa per circa 30 chilometri. Si tratta solo della linea Nuoro-Macomer. Vi è stata sul punto una mozione approvata in modo unitario nel Consiglio regionale della Sardegna, richiamando altresì una risposta del governo ad un'interrogazione presentata nella precedente legislatura.

Francesca GHIRRA (AVS) ritiene opportuno accendere una luce sul sistema ferroviario della Sardegna, ricordando che Nuoro è l'unico capoluogo di provincia sprovvisto di un collegamento ferroviario degno di questo nome.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannunzia, non avendo avuto il tempo di esaminare l'ordine del giorno, il voto contrario della propria forza politica.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che, avendo il Governo espresso parere favorevole sull'ordine del giorno 0/643-bis/IX/1, non si procederà alla votazione.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, presenta e illustra una proposta di relazione favorevole sul disegno di legge di bilancio in esame (*vedi allegato 3*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo Partito Democratico ha presentato una proposta alternativa di relazione (*vedi allegato 4*), che è in distribuzione.

Il sottosegretario Edoardo RIXI esprime un parere favorevole sulla proposta di relazione del relatore.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), dopo aver dichiarato che la proposta alternativa di relazione del Partito Democratico è suddivisa in due parti, una generale sulla legge di bilancio e una inerente la rubrica delle infrastrutture, ne illustra il contenuto.

L'articolo 82, afferma, gli appare addirittura cervellotico: non comprende come il legislatore possa imporre un obbligo di *facere* ad un'impresa privata a partecipazione pubblica. Per quanto attiene alla revoca dello stato di liquidazione, non è ben chiaro come possa rivivere una società concessionaria già in liquidazione, che sarebbe condizionata dal contenzioso esistente; dalla revoca dello stato di liquidazione non sembra poi derivare alcuna accelerazione nel procedimento di realizzazione dell'opera. Tutte queste vicende sono infine soggette al sindacato della magistratura contabile.

Non sono inoltre previsti interventi adeguati per la continuità territoriale, per la mobilità sostenibile, per il sostegno al cd. mare *bonus* e al cd. ferro *bonus*, né le coperture necessarie per porti ed aeroporti. La proposta di relazione del Partito Democratico è dunque in senso contrario.

Elena MACCANTI (LEGA) preannunzia il voto favorevole del proprio gruppo alla proposta di relazione del relatore. Ringrazia il Governo per aver dato fin da subito impulso alle grandi infrastrutture; vuole in particolare esprimere soddisfazione per il rifinanziamento del Fondo per il trasporto pubblico locale per la compensazione dei mancati ricavi dovuti alla crisi pandemica, per gli interventi sulla TAV, per le disposizioni volte a fronteggiare nel settore degli appalti pubblici gli aumenti eccezionali dei prezzi, che interessano ad esempio la linea 2 della Metropolitana di Torino.

Antonino IARIA (M5S) preannunzia voto contrario della propria forza politica sulla proposta di relazione del relatore. Sulla legge di bilancio nota una sostanziale con-

tinuità con l'operato del precedente Governo per la parte migliore, e poi una serie di misure volte ad accontentare le *lobby* che hanno determinato la vittoria di questa maggioranza, ad esempio l'aumento a 5.000 euro del limite dei pagamenti in contanti.

Quanto alla TAV, ricorda che lo Stato francese considera tale opera come non prioritaria: noi concluderemo la nostra parte, mentre i nostri cugini francesi termineremo la loro fra molti anni. Sul Ponte sullo Stretto, l'Unione europea si è solo dichiarata disposta a finanziare un progetto di fattibilità purché fatto bene, il che non implica un favore europeo a tale opera. Sulla transizione ecologica registra numerosi passi indietro. Infine, nota che anche il Governo attuale sta cominciando a comprendere la validità del cosiddetto *superbonus*, misura che va corretta e non abolita in modo ideologico.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) manifesta apprezzamento per l'impostazione complessiva della legge di bilancio, in particolare sulla parte dei trasporti. Dichiarò di ritrovare nelle misure inserite una sostanziale unità di visione, che ricomprende la realizzazione del Ponte sullo Stretto, il completamento della TAV e quello della Metro C Di Roma. Tale visione coincide con quella storica dei Governi di centrodestra, dal Governo Berlusconi al Governo Meloni.

Ricorda poi la misura, ispirata da un'iniziativa del collega della scorsa legislatura Baldelli, della sospensione dell'aggiornamento biennale degli importi delle sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada. Oltre a una visione d'insieme sulle grandi opere, vi è infatti nella legge di bilancio un'attenzione anche ai problemi quotidiani dei cittadini, alle prese con la difficile congiuntura economica. Per questi motivi preannuncia il voto favorevole sulla relazione proposta dal relatore.

Carminè Fabio RAIMONDO (FDI) esprime apprezzamento per la legge di bilancio e per la relazione proposta dal collega Furgiuele. Ricorda il pochissimo tempo che il Governo ha avuto a disposizione per redigere la legge di bilancio; ribadisce che

tale legge dimostra grande attenzione al tema delle infrastrutture e dei trasporti, nelle grandi come nelle piccole opere: il Terzo valico di Genova, la TAV, la Chiasso-Monza. Segnala l'incremento del Fondo per il trasporto pubblico locale e l'attenzione agli autotrasportatori, nonché alle Capitanerie di porto.

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE) preannuncia voto contrario sulla relazione presentata dal relatore. Ritiene che la parte che desta preoccupazione è la parte della manovra in discontinuità con il Governo Draghi: menziona la mancata riforma del reddito di cittadinanza e l'innalzamento della *flat tax*. Lamenta infine che la legge di bilancio non è abbastanza concentrata sulle autentiche priorità del Paese.

Quanto alla parte dei trasporti, richiama le mancate risposte del governo sulla questione di ITA e nota che non vi è alcuna attenzione al tema della mobilità sostenibile, mentre è completamente scomparso il capitolo del digitale; suggerisce il proposito di reintrodurre il pacchetto Industria 4.0.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) nota di non aver mai visto una manovra che abbia suscitato tante critiche nel corso delle audizioni. Sottolinea poi che essa è completamente dissonante rispetto a quanto promesso dalla maggioranza in campagna elettorale, con riferimento ad esempio agli autobus nelle città. Preannuncia quindi il proprio voto contrario.

Luciano CANTONE (M5S), con riferimento all'articolo 82, dichiara di rispettare l'orientamento della maggioranza, ma di temere che gli interventi in esso previsti rispondano più alla volontà di rifinanziare la società già in liquidazione che non a quella di realizzare effettivamente il Ponte sullo Stretto. Sottolinea in proposito che l'unico modo per non realizzare il Ponte è proprio quello di riprendere il vecchio progetto, bloccato oramai da moltissimi anni. Nota poi che manca una visione d'insieme sui trasporti e sulla logistica, anche in

relazione alla quella di Gioele vicenda di ITA.

Francesca GHIRRA (AVS) preannuncia il voto contrario della propria forza politica. Sottolinea che, per un giudizio diffuso, la manovra premia i privilegiati e gli evasori fiscali, e non chi ha veramente bisogno di aiuto. Nella parte dei trasporti ritiene non vi sia nulla di condivisibile, criticando anche il mutamento di denominazione del Ministero e l'assenza di investimenti sul trasporto pubblico locale e per la continuità territoriale.

Massimo RUSPANDINI (FDI) auspica per il futuro una collaborazione fattiva tra maggioranza e opposizioni nei lavori della Commissione.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) chiede se il Governo non voglia intervenire su quanto appena dichiarato dai commissari.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che a norma del Regolamento non è prevista una risposta del Governo sulle dichiarazioni di voto.

La Commissione approva la proposta di relazione favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 3*) e nomina il deputato Furguele quale relatore presso la V Commissione Bilancio.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara preclusa la proposta alternativa presentata dal gruppo Partito Democratico, che sarà trasmessa come relazione di minoranza, unitamente alla relazione favorevole approvata e all'ordine del giorno accolto dal governo, alla V Commissione Bilancio ai sensi dell'articolo 120 del Regolamento.

La seduta termina alle 14.55.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Martedì 6 dicembre 2022. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Galeazzo Bignami.

La seduta comincia alle 15.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

COM/2021/812 final e Allegati.

Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

COM(2022)384 final e Allegati.

(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo del PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, avverte che la proposta di regolamento oggi all'esame prospetta una profonda revisione degli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). È stata presentata dalla Commissione europea a dicembre 2021 e, nello scorso luglio, è stata modificata dalla Commissione europea per introdurre disposizioni volte, in particolare, a modificare l'estensione della rete TEN-T ad alcuni Stati terzi, alla luce della aggressione russa all'Ucraina.

La Commissione trasporti aveva già avviato l'esame della proposta originaria nello scorso mese di giugno, non completandolo

per effetto della anticipata conclusione della legislatura.

Il provvedimento presenta, per le ragioni che illustrerò, una fortissima rilevanza per il nostro Paese e per l'Europa sul piano economico, sociale e politico.

Costituisce, nell'ambito di un più ampio pacchetto di iniziative, un'azione chiave del cosiddetto *Green Deal* europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. In particolare, esso, al fine di contribuire a ridurre le emissioni derivanti dal settore dei trasporti del 90 per cento, persegue quattro obiettivi principali.

Il primo è quello di rendere i trasporti più ecologici, mettendo a disposizione la base infrastrutturale adeguata per alleviare la congestione e ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'inquinamento di aria e acqua.

In questo contesto, la proposta intende facilitare un aumento della quota dei trasporti ferroviari, marittimi a corto raggio e per vie navigabili interne in vista di una composizione modale più sostenibile del sistema di trasporto e, di conseguenza, di ridurre le esternalità negative.

Il secondo obiettivo della proposta è di agevolare il trasporto senza soluzione di continuità ed efficiente, promuovendo la multimodalità e l'interoperabilità ed integrando meglio i nodi urbani nella rete.

In terzo luogo, la Commissione intende aumentare la resilienza della rete TEN-T rispetto ai cambiamenti climatici e ad altri rischi naturali o a disastri provocati dall'uomo.

Infine, la proposta punta a migliorare l'efficienza della *governance* della rete, a riesaminarne la progettazione e a razionalizzare gli strumenti di comunicazione e monitoraggio.

Per perseguire questi obiettivi viene prospettato un ampio ventaglio di misure che sono riportate in modo dettagliato nella documentazione degli uffici. Nella relazione, dichiara, si concentrerà su quelle di maggiore rilevanza.

Anzitutto, la proposta prevede l'articolazione della rete transeuropea dei trasporti in tre livelli: alla rete centrale e alla rete globale, già previste dalla normativa

vigente, si aggiunge infatti la rete centrale estesa, anch'essa formata da segmenti prioritari. Lo sviluppo della rete dovrebbe essere graduale, in tre fasi, attraverso il completamento della rete centrale entro il 2030, di quella centrale estesa entro il 2040 e di quella globale entro il 2050.

In questo contesto, viene prevista la creazione dei Corridoi europei di trasporto, mediante l'integrazione degli attuali Corridoi della rete centrale e dei Corridoi ferroviari merci: essi dovrebbero costituire le direttrici per lo sviluppo di flussi multimodali di trasporto merci e passeggeri, eliminando le sovrapposizioni, applicando requisiti infrastrutturali omogenei e migliorando la qualità dei servizi ferroviari.

I corridoi che interessano il territorio italiano sono: il corridoio Scandinavo – Mediterraneo, il Mediterraneo, il Mare del Nord-Alpi e il Mar Baltico-Mar Adriatico che, novità importante, sarebbe prolungato fino a Bari, mentre attualmente termina a Ravenna.

Anche con riferimento ai nodi della rete – che comprendono nodi urbani, aeroporti, porti marittimi e interni e terminali ferroviario stradali, elencati in dettaglio nell'Allegato II – la proposta prospetta novità rilevanti per l'Italia.

Nella rete centrale vengono inclusi il porto di Civitavecchia (già incluso nella rete globale) e i nuovi terminali ferroviario stradali di La Spezia-Santo Stefano di Magra, Novara-Agonate, Milano-Segrate, Trieste-Ferneti.

Sono inseriti poi 40 nuovi nodi urbani italiani – per la cui indicazione rinvia alla documentazione degli uffici – che si aggiungono ai 9 già previsti dal regolamento vigente. Per essi la proposta prevede l'obbligo di adottare un piano per la mobilità urbana sostenibile entro il 2025, in grado di promuovere la mobilità a zero emissioni e la diffusione di una flotta urbana più ecologica.

Per quanto concerne la rete globale sono previsti per l'Italia tre aeroporti (Marina di Campo-Isola d'Elba, Perugia e Rimini), sei porti marittimi (Capri, Casamicciola-Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto S. Stefano e Procida), nonché ulteriori terminali fer-

roviario-stradali (Busto Arsizio-Gallarate, Faenza, Ortona, Pordenone, Portogruaro e Foggia-Incoronata, Forlì-Cesena-Villa Selva, Parma-Castelguelfo).

Segnala che l'inserimento nella rete di nuovi nodi è un'importante occasione per la modernizzazione del sistema dei trasporti grazie all'accesso ai finanziamenti del « Meccanismo per collegare l'Europa », che finanzia lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e ad alte prestazioni anche nella programmazione finanziaria in corso fino al 2027.

Un'ulteriore importante novità, rispetto al regolamento vigente, concerne la previsione di sezioni specifiche concernenti le differenti modalità di trasporto (ferroviario, per vie navigabili interne, marittimo, stradale, aereo), i nodi urbani, i terminali merci multi modali, nonché la definizione di più elevati *standard* infrastrutturali in tutta la rete e per tutti i modi di trasporto.

Per quanto riguarda, in particolare, il trasporto ferroviario, si introducono alcuni requisiti tecnici allo scopo di rendere la rete interoperabile ed elettrificata entro il 2050, tra cui il profilo di carico P400 per la circolazione sui vagoni ferroviari dei semirimorchi. Sono previste misure per migliorare l'efficienza dei servizi di trasporto, prevedendo sulla rete centrale estesa, entro il 2040, una velocità minima di 160 km/h per i servizi passeggeri e 100 km/h per le merci.

Queste misure, ad avviso della Commissione, dovrebbero incrementare il trasporto su rotaia a scapito del settore stradale, con buoni risultati di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento atmosferico.

La proposta dispone poi che entro il 2030 gli Stati membri assicurino la qualità dei servizi ferroviari, garantendo un tempo di stazionamento dei treni merci alle frontiere non superiore a 15 minuti, nonché l'arrivo puntuale o con un ritardo massimo di trenta minuti per il 90 per cento dei treni merci che attraversano una frontiera di un corridoio di trasporto europeo.

Contestualmente, in tutta l'Unione europea andrebbero dismessi i preesistenti sistemi di gestione del traffico su rotaia e adottato progressivamente il sistema di gestione del traffico ferroviario europeo ERTMS (*European Rail Traffic Management*

System), che consente la circolazione di treni di diversa nazionalità, sulla base di informazioni trasferite grazie ad un linguaggio comune e gestite con sistemi interoperabili di terra e di bordo.

Per quanto riguarda il trasporto stradale, la proposta dispone, tra l'altro, l'installazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi lungo tutta la rete.

L'installazione di queste infrastrutture di ricarica è richiesta anche per le altre modalità di trasporto, per le quali si prevedono specifici requisiti relativi, tra l'altro, alla navigabilità delle vie interne, ai terminali passeggeri multimodali nelle città per favorire la multimodalità, in particolare per l'ultimo miglio dei tragitti merci o passeggeri, nonché al collegamento degli aeroporti della rete alle ferrovie, se possibile alle linee ad alta velocità.

Ulteriori disposizioni riguardano la diffusione di tecnologie innovative per far progredire la digitalizzazione delle infrastrutture di trasporto, aumentare ulteriormente l'efficienza e migliorare la protezione, la sicurezza e la resilienza della rete. Si prevede inoltre che i progetti di interesse comune, per i quali deve essere effettuata una valutazione dell'impatto ambientale, siano soggetti ad una valutazione della vulnerabilità e dei rischi climatici, attraverso l'integrazione nell'analisi costi-benefici del costo delle emissioni di gas a effetto serra.

Altro importante ambito della proposta concerne l'obbligo per gli Stati membri di provvedere alla manutenzione dell'infrastruttura della rete in modo da assicurare lo stesso livello di servizio e sicurezza nell'intero ciclo di vita. Sono a tale scopo previsti piani di manutenzione a lungo termine comprensivi dei costi, che devono essere presi in considerazione fin dalla pianificazione ed anche nelle fasi di ammodernamento.

Per quanto riguarda gli strumenti di *governance*, riveste una particolare rilevanza il rafforzamento della figura del coordinatore, designato dalla Commissione con un mandato di quattro anni rinnovabile, per ciascun corridoio e per ciascuna priorità orizzontale ai fini dello sviluppo

della rete. Al coordinatore è affidato, tra l'altro, il compito di redigere un piano di lavoro di concerto con gli Stati membri.

Ritiene, in conclusione, che dagli elementi che ho richiamato emerga con evidenza l'importanza della proposta di regolamento, anche alla luce della pianificazione infrastrutturale nazionale e degli investimenti del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza, e l'urgenza di definire indirizzi parlamentari in vista del negoziato a livello europeo.

Sottolinea che, nello scorso mese di aprile, quindi nella passata legislatura, il Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili aveva trasmesso alle Camere un'articolata relazione tecnica, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, nonché una relazione integrativa nel successivo mese di maggio.

Le relazioni operavano una valutazione molto articolata dell'atto e prospettavano l'opportunità di presentare alcune modifiche in sede di negoziato, rispondenti all'interesse del nostro Paese.

Considera urgente acquisire le valutazioni del nuovo Governo in materia.

Per quanto riguarda l'*iter* a livello europeo, la proposta è all'esame di Parlamento europeo e Consiglio secondo la procedura legislativa ordinaria.

Al Parlamento europeo la proposta è assegnata alla Commissione per i Trasporti e il Turismo presso la quale è scaduto, lo scorso mese, il termine per gli emendamenti. Ne sono stati presentati circa 1900, alcuni dei quali, sottoscritti da europarlamentari eletti in Italia, concernono specificamente il nostro Paese, prospettando l'inserimento di ulteriori aeroporti, porti o terminali ferroviario-stradali nella rete globale, di nuovi nodi urbani e terminali ferroviario-stradali nella rete centrale nonché il prolungamento di alcuni corridoi sul territorio nazionale.

A titolo di esempio, ricorda alcuni emendamenti che sono volti a prolungare opportunamente il corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico da Bari, come prospettato dalla proposta, a Lecce, via Brindisi. Una proposta quanto mai opportuna, anche per le notevoli potenzialità in termini di connes-

sione con i Balcani, che la nostra Commissione potrebbe sostenere insieme ad altre di analogo tenore.

L'esame degli emendamenti sarà avviato l'8 dicembre, mentre si dovrebbe procedere al voto in Commissione nel corso del mese di gennaio. Ciò essenzialmente al fine di definire la posizione di partenza del Parlamento europeo in vista del negoziato con il Consiglio. Questo, per parte sua, ha adottato ieri un orientamento generale sulla proposta, che, prospettando poche e limitate modifiche alla proposta originaria, dovrebbe costituire nella sostanza la base di partenza per il negoziato interistituzionale.

I passaggi successivi della procedura di esame sono dunque strettamente connessi alla possibilità che nel corso del mese di gennaio Parlamento europeo, Consiglio e Commissione europea decidano di avviare un *trilog* per concordare le modifiche da apportare alla proposta iniziale della Commissione in vista della definitiva approvazione del regolamento. In ogni caso, lo stato dell'*iter* sembra presentare margini per interventi puntuali su specifici aspetti della proposta che la nostra Commissione potrebbe indicare, adottando un documento finale entro il prossimo mese di gennaio.

A questo scopo, oltre a ribadire l'esigenza di acquisire, in tempi brevi, l'orientamento del Governo, propone di procedere nelle prossime settimane ad audizioni dei componenti italiani della Commissione Trasporti del Parlamento europeo e della Commissaria europea ai trasporti, Adina Vălean, nonché di altri soggetti istituzionali o non istituzionali interessati dal provvedimento e di esperti.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

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

Martedì 6 dicembre 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.20.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 6 dicembre 2022. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Galeazzo Bignami.

La seduta comincia alle 15.**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

5-00096 Ghirra: Effettiva continuità territoriale in termini di trasporto aereo da e per la Sardegna.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Galeazzo BIGNAMI ricorda che sulla materia vige una normativa europea di settore che pone dei paletti specifici. Risponde quindi all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Francesca GHIRRA (AVS), replicando, confida in un reale interessamento del Governo per la risoluzione del problema della continuità territoriale. La gestione del servizio non può essere affidata al solo libero mercato e bisognerebbe a suo avviso individuare delle nuove modalità organizzative per i mesi diversi da quelli estivi, a tutela di chi non si deve muovere per turismo bensì per esigenze di salute o lavoro.

5-00097 Barbagallo: Continuità territoriale della Sicilia e del Sud Italia, anche promuovendo la sottoposizione delle tariffe aeree al cosiddetto *price cap*.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Galeazzo BIGNAMI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), replicando, sottolinea come il tema della continuità territoriale consista nel rimuovere tutti gli ostacoli per chi vive nelle zone più periferiche del Paese. Chiede che esso sia una vera priorità per il Governo, per quanto riguarda sia l'abbattimento delle tariffe che l'individuazione delle tratte. Ricorda infine che nel corso dell'ultimo ufficio di presidenza la sua forza politica ha proposto un'indagine conoscitiva sul tema.

5-00098 Caroppo: Ripristino del primo volo mattutino di ITA Airways sulla tratta Brindisi-Roma.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Galeazzo BIGNAMI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Andrea CAROPPO (FI-PPE), replicando, comprende quali siano i limiti della competenza del Ministero; d'altro canto, chiede di avviare al più presto, insieme con Aeroporti di Puglia e i vettori operanti sul territorio, un tavolo tecnico a tutela dei diritti dei cittadini pugliesi.

La seduta termina alle 15.40.

ALLEGATO 1

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025 (C. 643-bis Governo).

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 11.

Dopo l'articolo 11, inserire il seguente:

Art. 11-bis.

(Estensione del credito d'imposta per l'acquisto di energia per l'espletamento di operazioni e servizi portuali)

1. In considerazione delle conseguenze ritorsive adottate dalla Russia in risposta alle sanzioni applicate per l'aggressione verso l'Ucraina, nonché al fine di ridurre le pressioni inflazionistiche derivanti dagli aumenti dei prezzi dell'energia e con riferimento all'incremento dei prezzi dell'energia da utilizzarsi per l'espletamento delle operazioni e dei servizi portuali, è riconosciuto alle imprese titolari di concessione rilasciata ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alle imprese concessionarie di stazioni marittime e dei servizi di supporto a passeggeri un credito di imposta pari al 100 per cento del maggior costo sostenuto per la componente energia rispetto all'anno 2019.

2. Il beneficio è condizionato all'autodichiarazione da cui si evince che il costo per Kwh della componente energia elettrica, calcolato sulla base della media di ciascun anno, è superiore almeno del 30 per cento rispetto ai costi sostenuti nell'anno 2019.

643-bis/IX/11.01. Pastorino.

ART. 81.

Al comma 1, capoverso 2-bis, primo periodo, sostituire le parole: 100 milioni di

euro per l'anno 2023 e di 250 milioni di euro per il 2024 *con le seguenti: 200 milioni di euro per l'anno 2023, 350 milioni di euro per l'anno 2024, 150 milioni di euro per l'anno 2025 e di 145 milioni di euro per l'anno 2026.*

Conseguentemente il fondo di cui al comma 4 dell'articolo 152 della presente legge è ridotto di 100 milioni di euro per gli anni 2023 e 2024, di 150 milioni di euro per il 2025 e 145 milioni di euro per il 2026.

643-bis/IX/81.1. Pastorino.

Al comma 1, capoverso 2-bis, sostituire il secondo periodo con il seguente: L'erogazione delle risorse di cui al primo periodo è condizionata all'effettiva corresponsione da parte delle aziende della quota relativa alla seconda tranche dell'una tantum, così come previsto nel rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri siglato in data 10 maggio 2022; la ripartizione avviene sulla base dei criteri stabiliti con il decreto di cui al comma 2 tenendo conto, per le compensazioni relative all'anno 2021, dei contributi già assegnati a titolo di anticipazione e assicurando una compensazione percentualmente uniforme ai soggetti ivi previsti.

643-bis/IX/81.2. Pastorino.

Dopo l'articolo 81, aggiungere il seguente:

Art. 81-bis.

(Fondi rotativi per il settore del trasporto pubblico locale)

1. Al fine di accelerare il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di tra-

sporto pubblico locale e regionale e di perseguire la promozione ed il miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative a basso impatto ambientale in attuazione degli accordi internazionali e degli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può istituire, a decorrere dal 1° gennaio 2023, uno o più fondi finalizzati all'attivazione di strumenti finanziari rotativi, definiti in conformità alle disposizioni dell'articolo 58 del regolamento UE n. 1060 del 24 giugno 2021.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'assegnazione della dotazione iniziale di risorse finanziarie necessarie per alimentare i fondi di cui al comma 1, avvalendosi, nel limite massimo di 100 milioni di euro, di eventuali residui delle risorse del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può avvalersi del supporto di istituzioni finanziarie nazionali e comunitarie per lo svolgimento delle attività di selezione degli istituti di credito deputati alla gestione dei fondi.

3. Con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definite le modalità di individuazione e di utilizzo dei residui di cui al comma 2.

4. Le risorse dei fondi di cui al comma 1 sono cumulabili ad altre forme di contribuzione statali, regionali, provinciali o di altra natura, purché non sia superato l'ammontare massimo delle spese ammissibili, nel rispetto delle regole sottostanti anche alle altre forme di contribuzione.

5. La dotazione dei fondi di cui al comma 1 è destinata al finanziamento di interventi a favore di soggetti privati e pubblici ed è riservata all'acquisto di autobus adibiti esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale a metano, elettrici, ad

idrogeno e ibridi e alla realizzazione delle relative infrastrutture di alimentazione.

* **643-bis/IX/81.01.** Pastorino.

* **643-bis/IX/81.02.** Faraone.

Dopo l'articolo 81, aggiungere il seguente:

Art. 81-bis.

(Misure per il rinnovo del parco autobus adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale)

1. Al fine di garantire la realizzazione del piano di decarbonizzazione perseguito con le disposizioni 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, che prevedono la cessazione dal servizio di trasporto pubblico locale di tutti i mezzi euro 2 ed euro 3, le risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi 613 – 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale possono essere altresì destinate all'acquisto di autobus ad alimentazione diesel, euro 6 e della più moderna classe di alimentazione, nel caso di rottamazione di autobus euro 2 ed euro 3. Al fine di garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale, i mezzi euro 2 ed euro 3 possono continuare a svolgere il servizio di trasporto pubblico locale oltre i termini riportati dalla norma citata, esclusivamente nel caso in cui sia stato effettuato, entro il 31 dicembre 2023 per i mezzi euro 2 ed entro il 31 dicembre 2024 per i mezzi euro 3, un ordine con obbligazione giuridicamente vincolante per la loro sostituzione con mezzi ad alimentazione alternativa e ad alimentazione diesel, euro 6 e della più moderna classe di alimentazione.

2. Al decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 315, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 3, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 315, le parole « 30 settembre 2022 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2023 ».

b) all'articolo 3, comma 7, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 315, le parole « 31 dicembre 2024 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2025 ».

3. Ai fini di garantire la manutenzione dei mezzi in esercizio straordinario, nello stato di previsione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una dotazione di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di erogazione alle aziende che si occupano di trasporto pubblico locale del Fondo di cui al comma 3.

5. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del presente articolo, pari a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

643-bis/IX/81.03. Pastorella.

Dopo l'articolo 81, aggiungere il seguente:

Art. 81-bis.

(Proroga circolazione autobus)

1. Al fine di garantire la realizzazione del piano di decarbonizzazione perseguito con le disposizioni 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,

che prevedono la cessazione dal servizio di trasporto pubblico locale di tutti i mezzi euro 2 ed euro 3, le risorse del Piano nazionale per gli investimenti complementari ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile predisposto ai sensi dell'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 e degli ulteriori fondi nazionali destinati all'acquisto di autobus adibiti al trasporto pubblico locale possono essere altresì destinate all'acquisto di autobus ad alimentazione diesel, euro 6 e della più moderna classe di alimentazione, nel caso di rottamazione di autobus euro 2 ed euro 3. Al fine di garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale, i mezzi euro 2 ed euro 3 possono continuare a svolgere il servizio di trasporto pubblico locale oltre i termini riportati dalla norma citata, esclusivamente nel caso in cui sia stato effettuato, entro il 31 dicembre 2023 per i mezzi euro 2 ed entro il 31 dicembre 2024 per i mezzi euro 3, un ordine con obbligazione giuridicamente vincolante per la loro sostituzione con mezzi ad alimentazione alternativa e ad alimentazione diesel, euro 6 e della più moderna classe di alimentazione.

2. Al decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 315, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'articolo 3, comma 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 315, le parole « 30 settembre 2022 » sono sostituite dalle parole « 31 dicembre 2023 ».

b) all'articolo 3, comma 7, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 2 agosto 2021, n. 315, le parole « 31 dicembre 2024 » sono sostituite dalle parole « 31 dicembre 2025 ».

643-bis/IX/81.04. Faraone.

Dopo l'articolo 81, aggiungere il seguente:

Art. 81-bis.

(Mobilità ciclistica e sicurezza stradale)

1. Al fine di fare fronte all'emergenza delle morti di pedoni e ciclisti su strada e di finanziare l'attuazione del Piano generale della mobilità ciclistica, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo, denominato « Fondo per lo sviluppo delle ciclovie urbane e la promozione della mobilità ciclistica sicura », con una dotazione di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025.

2. Il Fondo di cui al comma 1 finanzia interventi di realizzazione di nuove ciclovie urbane, come definite all'articolo 2, comma 2, della legge 11 gennaio 2018, n. 2, nonché interventi per la messa in sicurezza di ciclovie urbane esistenti, posti in essere da comuni, città metropolitane e unioni di comuni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di erogazione ai comuni, alle città metropolitane e alle unioni di comuni delle risorse del Fondo di cui al comma 1.

4. I comuni, le città metropolitane e le unioni di comuni, all'atto della richiesta di accesso al Fondo di cui al comma 1, devono comunque dimostrare di aver approvato in via definitiva strumenti di pianificazione dai quali si evinca la volontà dell'ente di procedere allo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana.

Conseguentemente, allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, missione Diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto (13), programma Autotrasporto ed intermodalità (13.2), apportare le seguenti variazioni:

2023

CP: -100.000.000

CS: -

2024

CP: -100.000.000

CS: -

2025

CP: -100.000.000

CS: -

643-bis/IX/81.05. Pastorella.

ART. 85.

Al comma 1, sostituire il primo periodo con il seguente: Al fine di mitigare gli effetti degli incrementi di costo per l'acquisto del carburante impiegato in veicoli di categoria euro 5 o superiore utilizzati per l'esercizio delle attività di trasporto, è autorizzata la spesa di 230 milioni di euro per l'anno 2023, da destinare, nel limite di 200 milioni di euro, al riconoscimento di un contributo alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia esercenti le attività di trasporto di merci e, nel limite di 30 milioni di euro, al riconoscimento di un contributo alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia esercenti autoservizi pubblici non di linea ovvero servizi di noleggio di autobus con conducente.

Conseguentemente, alla rubrica sostituire le parole: dell'autotrasporto con le seguenti: del trasporto; al comma 2, sostituire le parole: del contributo con le seguenti: dei contributi.

643-bis/IX/85.1. Pastorino.

Dopo l'articolo 85, aggiungere il seguente:

Art. 85-bis.

(Misure a sostegno delle imprese di autotrasporto e degli operatori logistici)

1. In considerazione dei gravi effetti derivanti dal conflitto russo-ucraino, alle imprese di autotrasporto merci in conto terzi iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori e agli operatori della logistica

non si applica per l'anno 2023, nel limite di spesa massima di cui al comma 2, l'obbligo di contribuzione nei confronti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37, comma 6, lettera *b*) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 2,8 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, come rifinanziato dall'articolo 152, comma 3, della presente legge.

643-bis/IX/85.01. Pastorino.

ART. 92.

Dopo l'articolo 92, aggiungere il seguente:

Art. 92-bis.

(Modifiche al regime del compenso dei commissari straordinari)

1. All'articolo 4, comma 5, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « e al compenso per i commissari straordinari » sono abrogate;

b) il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Il compenso dei commissari straordinari di opere di importo superiore a 10 milioni di euro è composto da una parte fissa e da una parte variabile. La parte fissa non può superare 50 mila euro annui; la parte variabile, strettamente correlata al raggiungimento degli obiettivi e al rispetto dei tempi di realizzazione degli interventi ricadenti nell'oggetto dell'incarico commissariale, non può superare 50 mila euro annui. Il trattamento economico, così come determinato, ha effetto dalla notifica dal D.P.C.M. di nomina di ciascun commissario e sino alla conclusione dell'incarico. La

spesa per il compenso dei commissari straordinari graverà sui quadri economici degli interventi commissariati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. »

643-bis/IX/92.03. Faraone.

Dopo l'articolo 92, aggiungere il seguente:

Art. 92-bis.

(Ripristino di quanto previsto dall'articolo 27, comma 4, della legge 5 febbraio 1992 n. 104)

1. Il Comitato tecnico di cui all'art. 119, comma 10, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è integrato da due rappresentanti delle associazioni delle persone con disabilità nominati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Comitato di cui all'articolo 41 della legge 5 febbraio 1992 n. 104.

643-bis/IX/92.04. Faraone.

Dopo l'articolo 92, aggiungere il seguente:

Art. 92-bis.

(Disposizioni urgenti per la funzionalità dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali)

1. Al fine di fornire piena operatività alla Commissione permanente per le gallerie di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali è autorizzata ad assumere a tempo indeterminato, per l'anno 2022, fino a 20 unità di personale da inquadrare come Ingegneri professionisti di I qualifica professionale, tra i soggetti in possesso prioritariamente dei requisiti di cui all'articolo 20, comma 1, lettere *a*), *b*) e *c*) del decreto legislativo n. 75 del 2017, del paragrafo 3.2.1 della

circolare n. 3 del 2017 e dalla circolare n. 1 del 2018 del Dipartimento della Funzione pubblica, che siano risultati titolari di un rapporto di lavoro flessibile con una pubblica amministrazione in relazione alle attività specifiche di cui al decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264. All'attuazione del presente articolo provvede l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali nell'ambito delle risorse disponibili nel proprio bilancio a legislazione vigente.

643-bis/IX/92.05. Faraone.

Dopo l'articolo 92, aggiungere il seguente:

Art. 92-bis.

(Modifiche del regime del foglio di servizio in formato elettronico di cui all'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21)

1. I dati contenuti nel foglio di servizio in formato elettronico, di cui all'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, così come modificato dall'articolo 10-bis del decreto-legge n. 135 del 2018, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, riportano le seguenti indicazioni:

a) targa dell'autovettura o della motocicletta;

b) comune che ha rilasciato l'autorizzazione in base alla quale viene svolto il servizio NCC;

c) estremi dell'autorizzazione comunale per svolgere i servizi NCC, riportati sulla carta di circolazione dell'autovettura o motocicletta che effettua il servizio NCC;

d) denominazione, ragione sociale e codice fiscale del vettore NCC;

e) nome e cognome del conducente;

f) dati del fruitore del servizio NCC: denominazione e ragione sociale del committente, se persona giuridica; prime due lettere del cognome e nome della persona fisica, nel caso in cui sia contemporanea-

mente committente e passeggero del medesimo servizio NCC, ovvero nel caso in cui il committente non svolga un'attività economica al cui esercizio è direttamente funzionale la prestazione del servizio NCC;

g) data e orario di inserimento della prenotazione, precedente l'orario di inizio del servizio NCC di cui alle lettere i) e l);

h) chilometri del veicolo (arrotondati al chilometro), risultanti dal chilometraggio complessivo (contachilometri totale e non parziale), data e orario alla partenza;

i) luogo (comune, toponimo, denominazione del toponimo e numero civico), data ed orario di inizio servizio previsti nella prenotazione;

l) luogo (comune, toponimo, denominazione del toponimo e numero civico), data ed orario effettivi di inizio servizio NCC;

m) luogo (comune, toponimo, denominazione del toponimo e numero civico), data ed orario effettivi di fine servizio;

n) chilometri del veicolo (arrotondati al chilometro), risultanti dal chilometraggio complessivo (contachilometri totale e non parziale), data e orario all'arrivo;

o) dati di generazione e codice identificativo del foglio di servizio (codice alfanumerico composto da 8 cifre).

2. Le caratteristiche del foglio di servizio sono le seguenti: per ogni servizio deve essere generato un unico foglio di servizio; il foglio di servizio contiene i dati dei servizi NCC svolti dal medesimo vettore NCC con uno stesso veicolo.

3. All'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, le parole: « le cui specifiche sono stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministero dell'interno » sono abrogate.

643-bis/IX/92.06. Faraone.

Dopo l'articolo 92, aggiungere il seguente:

Art. 92-bis.

(Disposizioni per garantire la sicurezza della circolazione dei Segway)

1. I Segway possiedono i seguenti requisiti:

a) caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere (tranne che per le applicazioni per i soggetti a ridotta mobilità);

c) dispositivi autoequilibranti, con tecnologia ridondante;

d) propulsione esclusivamente elettrica, e pertanto non sono classificabili come acceleratori di andatura di cui ai commi 8 e 9 dell'art. 190 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti previsti dalle norme;

f) marcatura «CE» prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

2. È vietata la circolazione ai Segway con requisiti diversi da quelli di cui al comma 1.

3. I Segway, per quanto non previsto dal comma 1, sono equiparati ai pedoni nel rispetto dell'articolo 190 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e hanno vincolo di velocità massima di 6 km/h; nel caso di utilizzo su pista ciclabile o ciclo/pedonale, vincolo di velocità non superiore a 20 km/h.

4. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e, di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i Segway possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe

accese e ben funzionanti. I Segway sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

5. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del Segway deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

6. I Segway possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

7. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

8. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, trainare veicoli, condurre animali e farsi trainare da un altro veicolo.

9. I Segway possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h o inferiore, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi. In quanto equiparati ai pedoni, con i Segway:

a) si può circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi destinati ai pedoni; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione;

b) per attraversare la carreggiata, occorre servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprappassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, si può attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri;

c) è vietato attraversare diagonalmente le intersezioni; è, inoltre, vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori

degli attraversamenti pedonali, qualora esistono, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nella precedente lettera *b*);

d) è vietato sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni;

e) i conducenti che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza agli altri mezzi;

f) è vietato effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.

10. I *Segway* non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione.

11. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 4 a 10 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

12. Chiunque circola con un *Segway* avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

13. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 2 consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del *Segway*, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

14. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 1 a 13 si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

15. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei *Segway*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

643-bis/IX/92.07. Faraone.

ALLEGATO 2

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025. C. 643-bis Governo.**ORDINE DEL GIORNO**

La Camera,

premessi che:

nel 2017 è stato costituito il Comitato Trenitalia Nuorese, dando avvio a una petizione popolare finalizzata all'istituzione del servizio ferroviario veloce per Nuoro e provincia;

in pochi giorni, l'iniziativa ha registrato oltre 5.000 adesioni, destinate a crescere ancora, e, in data 6 giugno 2017, il testo della petizione, congiuntamente alla richiesta di distribuzione delle risorse che spettano alla provincia di Nuoro, è stato inviato, a mezzo posta elettronica certificata, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, oltre che al competente assessorato regionale nonché a Trenitalia spa e all'ARST;

il suindicato Comitato ha sottolineato la necessità di incentivare l'uso dei mezzi pubblici anche al fine di raggiungere una maggiore sostenibilità ambientale, limitando il traffico privato;

Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia sprovvisto di un qualsiasi servizio ferroviario, benché, soprattutto in ragione della morfologia del suo territorio provinciale e delle condizioni precarie delle strade extraurbane, necessiti di questa infrastruttura;

il servizio ferroviario permetterebbe di porre fine all'isolamento con il resto della regione, garantendo ai cittadini, agli imprenditori e ai lavoratori, nonché ai turisti, un adeguato collegamento della città con i porti e gli aeroporti;

la Sardegna, già in passato, ha subito pesanti tagli agli investimenti sul trasporto ferroviario e, oltretutto, non esiste

nessuna linea ferroviaria che colleghi il territorio di Abbasanta con quello di Olbia, tagliando fuori le zone del Nuorese e dell'Ogliastra dai collegamenti in questione per persone e merci;

la mancanza di tale infrastruttura rappresenta una delle concause dello spopolamento delle zone interne, nonché del grave ritardo di sviluppo economico di quei territori;

l'articolo 16 della Costituzione sancisce il diritto di ogni cittadino alla mobilità e alla libertà di movimento;

il 23 settembre 2022 si è svolta a Nuoro la manifestazione popolare indetta dal Comitato Trenitalia nuorese a cui hanno partecipato esperti di mobilità, associazioni, sindacati, imprenditori, sindaci e tantissimi cittadini, i quali hanno chiesto a gran voce la cessione della linea Nuoro-Macomer dalla Regione a Rete Ferroviaria Italiana affinché la stessa linea venga trasformata in una infrastruttura moderna e veloce;

data la possibilità, concessa a tutte le istituzioni, compresa l'Università, di partecipare alla redazione delle schede PNRR (cfr. discorso del Presidente della Regione in aula CRS del 25 marzo 2021), la Facoltà di ingegneria dell'Università di Cagliari ha preparato e messo a disposizione la scheda tecnica SaRNet;

detta scheda tecnica PNRR infrastrutture e ferrovie Missione 3 è distinta in tre sezioni blocchi: la prima sezione prevede la trasformazione della Nuoro Prato Sardo – Macomer con innesto a Borore; la seconda prevede una metropolitana di superficie da Nuoro sino al centro del capoluogo; la terza sezione un nuovo collega-

mento da Nuoro Prato Sardo ad Olbia con 6 fermate a Sologo, Siniscola, Budoni, San Teodoro, Porto San Paolo e Aeroporto di Olbia;

la scheda PNRR infrastrutture, già nella prima sezione/blocco, prevede la cessione della linea ferroviaria Nuoro-Macomer dalla Regione Sardegna a Rete Ferroviaria Italiana nonché la trasformazione della linea esistente Nuoro-Macomer in linea di interesse nazionale sino a Birori e da Birori una nuova bretella di 4 km sino a Borore (dove passa la linea nazionale FS Cagliari, Golfo Aranci e Porto Torres, Carbonia ed Iglesias);

la scheda in buona sostanza connette tra loro tutti i capoluoghi sardi con porti e aeroporti in un'unica rete a scartamento ordinario, è inclusiva del capoluogo barbaricino e di tutti i paesi vicini, da sempre esclusi dalla rete nazionale e consente a tutti i sardi e a chi transita in Sardegna di spostarsi su rotaia con tempi competitivi (Cagliari – Nuoro e viceversa 2h; aeroporto Elmas – Nuoro e viceversa 1h e 50m, Oristano – Nuoro e viceversa in 1h, e con tempi sempre più competitivi con Sassari ed Olbia, Carbonia ed Iglesias);

la suindicata scheda è stata inviata dall'Assessorato regionale dei trasporti al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) il 27 aprile 2021;

il 5 gennaio 2022 il Documento strategico nazionale mobilità passeggeri e merci (DSMF) pubblicato dal MIMS includeva il collegamento Nuoro-Olbia come principale studio nazionale di fattibilità in corso;

nella Camera Alta della Repubblica nell'ambito dell'Affare 1093, veniva portato all'attenzione della Commissione lavori pubblici il mancato collegamento di Nuoro – unico capoluogo italiano – alla rete nazionale a scartamento ordinario e illustrata la scheda SaRNet, venivano inoltre auditi il portavoce del Comitato Trenitalia nuorese, Claudio Solinas, e il docente prof. Gianfranco Fancello in data 29 marzo 2022, il sindaco di Nuoro in data 12 aprile 2022, il Presidente della Regione in data 17 maggio 2022;

il 16 maggio 2022 veniva pubblicato il piano industriale 2022-2031 del gruppo Ferrovie dello Stato che prevede 190 miliardi da investire per uno sviluppo sostenibile di infrastrutture e mobilità a servizio del Paese;

il piano industriale FS e investimenti e anche il PNRR escludono tuttavia Nuoro da qualsiasi risorsa sino al 2031, mentre accolgono gran parte delle schede ferrovie PNRR presentate dalla Regione Sardegna;

a luglio 2022 Rete Ferroviaria Italiana chiudeva lo studio di fattibilità sulla Nuoro-Olbia affermando che «... il nuovo collegamento può essere valutato in un più ampio contesto che presupponga la riqualificazione della tratta Nuoro – Macomer, attualmente gestita da ARST, coerentemente agli standard di riferimento stabiliti da RFI »;

il 26 ottobre 2022 è stata approvata, all'unanimità, dal Consiglio regionale della Sardegna, una mozione (n. 615/21) che ha impegnato la Regione a cedere la proprietà e la gestione della linea Nuoro-Macomer ad RFI (Rete Ferroviaria Italiana) per la sua riqualificazione in linea di interesse nazionale, a scartamento ordinario, elettrificata, telecomandata e a dare corso a quanto assolutamente necessario, indifferibile ed urgente affinché l'area vasta della Provincia di Nuoro possa beneficiare della quota che le compete del PNRR infrastrutture e trasporti Missione 3;

con la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante « Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica » si è previsto che « le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000. Agli interventi per la manutenzione e l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei Contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112 »,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa al fine del raggiungimento dell'intesa

per il trasferimento, a titolo gratuito, della linea Nuoro-Macomer a Rete Ferroviaria Italiana che ne assumerà la gestione per la manutenzione, il potenziamento, la sua riqualificazione in linea di interesse nazionale, al fine di sottrarre l'area vasta della Provincia di Nuoro dall'isolamento ferroviario, al fine di promuovere l'esercizio della mobilità dei sardi e di chi transita in Sardegna, lo sviluppo, la crescita economico sociale, ponendo un argine allo spopolamento.

0/643-bis/IX/1. Deidda, Polo, Mura, Lampis, Pittalis, Gaetana Russo, Frijia, Longi, Ruspandini, Raimondo, Cangiano, Baldelli.

(Accolto dal Governo)

ALLEGATO 3

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025. C. 643-bis Governo.**RELAZIONE APPROVATA**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge recante « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025 » (C. 643-bis Governo);

espresso vivo apprezzamento per l'impulso che il disegno di legge di bilancio intende dare alla realizzazione di opere infrastrutturali fondamentali per la Nazione e, in particolare, per:

l'articolo 81, comma 2, che stanziava risorse per la realizzazione della linea C della metropolitana di Roma, per un importo complessivo pari a 2 miliardi di euro e 200 milioni di euro dal 2023 al 2032;

l'articolo 82, che reca disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia e il continente;

gli articoli 86 e 87, che intervengono per assicurare la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, sia con riferimento alla sezione internazionale che con riferimento alla tratta nazionale;

l'articolo 88, che autorizza la spesa complessiva di 3.000 milioni di euro per il periodo 2023-2037 per la realizzazione di lotti funzionali del nuovo asse viario Sibari – Catanzaro della S.S. 106 Jonica;

l'articolo 91, che reca un'autorizzazione di spesa per la progettazione della linea Chiasso-Monza lungo il corridoio europeo Reno-Alpi;

condiviso il sostegno ai settori del trasporto pubblico locale e dell'autotrasporto, assicurato, rispettivamente, dall'articolo 81, comma 1, e dall'articolo 85;

valutato positivamente l'articolo 83, che sospende l'aggiornamento biennale dell'importo delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al codice della strada, evitando ulteriori inutili aggravii di oneri per i cittadini;

apprezzata altresì l'istituzione di un fondo per le imprese esercenti impianti di risalita a fune, disposta dall'articolo 102;

valutato favorevolmente l'articolo 146, che reca uno stanziamento a compensazione degli oneri di servizio pubblico per i collegamenti con l'aeroporto di Trieste, con un cofinanziamento della regione;

apprezzato infine l'articolo 154, che istituisce due fondi volti ad implementare la Strategia nazionale di cybersicurezza, in vista del raggiungimento graduale dell'obiettivo di destinare a tale strategia una quota percentuale degli investimenti nazionali lordi pari all'1,2 per cento su base annuale,

**DELIBERA DI RIFERIRE
FAVOREVOLMENTE.**

ALLEGATO 4

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025. C. 643-bis Governo.**RELAZIONE DI MINORANZA DEL GRUPPO PD-IDP**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato per le parti di propria competenza l'AC-643-bis;

premesso che:

l'economia italiana si avvicina alla recessione, l'inflazione è vicina al 12 per cento, mentre le retribuzioni stanno crescendo di poco più dell'1 per cento, un crollo del potere d'acquisto dei salari e degli stipendi che allarga drammaticamente le disuguaglianze e genera una enorme redistribuzione di reddito a danno anzitutto delle famiglie più povere e più fragili;

a fronte di questa situazione, il disegno di legge di bilancio presentato dal Governo non solo non risponde alla crisi economica e sociale ma addirittura rischia di aggravarla, perché è inadeguato e iniquo: inadeguato ad affrontare efficacemente la crisi energetica e a scongiurare la recessione e fortemente iniquo perché segnato da scelte ideologiche ed elettorali, come l'inasprimento già per il prossimo anno sul reddito di cittadinanza, i favori agli evasori fiscali con l'aumento del tetto per l'uso dei contanti e l'innalzamento della soglia per i pagamenti con la moneta elettronica, il taglio delle pensioni;

la verità emerge chiaramente dalla relazione tecnica: le norme di condono eufemisticamente denominate « misure di sostegno in favore del contribuente » costeranno oltre 1,1 miliardi di minori entrate nel 2023, mentre gli stanziamenti contro la povertà verranno ridotti di 743 milioni di euro rispetto a quanto previsto a legislazione vigente;

i 21 miliardi stanziati per il caro bollette basteranno per il solo primo tri-

mestre ed è lo stesso Governo a riconoscere di ignorare come e con quali risorse proseguire nell'azione di sostegno a famiglie e imprese a partire da aprile, mentre già da questo mese il prezzo della benzina e del gasolio aumenterà, poiché il Governo ha ridotto da 25 a 15 centesimi lo sconto sulle accise;

nella manovra non c'è nulla per rilanciare la crescita, con misure troppo deboli per favorire gli investimenti e l'accesso al credito delle imprese, nessuna risorsa aggiuntiva per gli investimenti pubblici, nessuna strategia per la transizione energetica e una pericolosa incertezza su futuro del PNRR;

sono largamente insufficienti gli stanziamenti per la sanità, la scuola e il trasporto pubblico, con il rischio che le disuguaglianze territoriali siano aggravate dal progetto di autonomia differenziata;

è necessario più coraggio per affrontare la crisi energetica e il crollo del potere d'acquisto dei redditi, con maggiori aiuti alle famiglie e alle imprese, un rafforzamento del taglio del cuneo fiscale, un potenziamento della quattordicesima pensionistica, l'accelerazione dell'attuazione del PNRR, il rilancio degli investimenti privati e pubblici, privilegiando quelli per la transizione ecologica, maggiori risorse sulla sanità, sulla scuola, sul trasporto pubblico e sugli enti locali, che la legge di bilancio rischia di mandare in forte sofferenza finanziaria, una seria azione di contrasto dell'evasione fiscale;

rilevato che:

con riferimento all'articolo 81, relativo al finanziamento del trasporto pubblico locale, il fondo risulta largamente insufficiente;

con riferimento all'articolo 82, fermo restando che non esiste alcuna pregiudiziale sulla realizzazione dell'opera, si evidenzia l'assoluta singolarità del procedimento che prevede uno specifico intervento con legge per dirimere un contenzioso tra le parti con chiare contestazioni di natura economica, senza peraltro nessuna copertura a valere sulle risorse necessarie a soddisfare le pretese economiche delle parti in causa. Vi è, inoltre, un concreto rischio che i rappresentanti legali delle parti non adempiano in modo pedissequo alle indicazioni normative generando ulteriori debiti e contenzioso;

considerato che:

non sono previsti interventi adeguati sulla continuità territoriale, per la mobilità sostenibile, per sostegno al cosiddetto marebonus e al cosiddetto ferrobonus né sono presenti le coperture necessarie per un sostegno strategico per porti e aeroporti,

**DELIBERA DI RIFERIRE
IN SENSO CONTRARIO**

Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio, Morasut.

ALLEGATO 5

5-00096 Ghirra: Effettiva continuità territoriale in termini di trasporto aereo da e per la Sardegna.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Assicurare la continuità territoriale aerea, soprattutto per colmare il divario derivante dalla condizione geografica insulare della Sardegna rappresenta uno degli obiettivi prioritari delle strategie governative in materia di trasporto.

Poniamo particolare attenzione all'analisi di possibili miglioramenti dell'offerta di servizi di trasporto aereo da e per la Sardegna, individuando soluzioni condivise con la Regione – cui, ricordo, sono ricondotte le funzioni in materia di continuità territoriale e assumendo iniziative coerenti con la normativa europea.

Per quanto riguarda i servizi onerati, il confronto con la Commissione europea è costante e finalizzato ad individuare anche il corretto dimensionamento del servizio offerto e l'entità delle tariffe da applicare, in particolare per quelle linee nelle quali il mercato – così come previsto dalla disciplina europea nel cui ambito devono necessariamente collocarsi le iniziative del

Ministero – non è in condizione di assicurare il diritto alla mobilità.

La vigente normativa europea di settore prevede, infatti, la possibilità dell'intervento pubblico per garantire servizi minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità e tariffazione, cui gli operatori economici non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale (cosiddetto fallimento di mercato).

Su tali basi, intendiamo tutelare il diritto alla mobilità dei cittadini, così come il diritto generalizzato all'accessibilità, per colmare il divario derivante dalla condizione geografica di insularità.

Concludo assicurando che siamo al lavoro per porre in essere ogni azione necessaria per garantire alla Sardegna la continuità territoriale che merita, anche attraverso frequenze regolari e continuative e agevolazioni tariffarie.

ALLEGATO 6

5-00097 Barbagallo: Continuità territoriale della Sicilia e del Sud Italia, anche promuovendo la sottoposizione delle tariffe aeree al cosiddetto *price cap*.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Il Ministro Salvini ha già avuto modo di esprimersi sull'argomento la scorsa settimana nella seduta di *question time* in Aula Senato, riprendo pertanto alcuni passaggi fondamentali.

Assicurare la continuità territoriale, anche attraverso la regolarità dei servizi di trasporto aereo da e per la Sicilia, individuando soluzioni condivise con il presidente della Regione e con gli enti locali e assumendo iniziative coerenti con la normativa europea, rientra tra gli obiettivi prioritari del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di trasporti.

Con specifico riferimento alla continuità territoriale aerea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – d'intesa con la Regione Siciliana e con l'ENAC – è già al lavoro per risolvere le diverse criticità.

Ad esempio, al vettore aereo Albastar è affidato il servizio onerato a tariffa convenzionata sui collegamenti aerei da/per Lampedusa e Pantelleria dal 1° dicembre scorso e fino al 30 giugno 2023. Inoltre, è in corso la predisposizione del bando di gara per l'affidamento del servizio di collegamento aereo a partire dal 1° luglio 2023 per un periodo di due anni e quattro mesi. Ricordo anche i servizi onerati sull'aeroporto di Trapani per i collegamenti da/per Trieste, Ancona, Perugia, Brindisi, Parma e Napoli; per i collegamenti da e per Comiso

verso la penisola, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha già rilasciato delega alla Regione ad indire apposita Conferenza di servizi per fissare il nuovo progetto impositivo.

Con riferimento poi alla sottoposizione delle tariffe aeree al cosiddetto *price cap*, informo che il 25 novembre 2022 è stato pubblicato il decreto ministeriale n. 267/2022 per l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) sul collegamento da/per l'aeroporto di Crotone con destinazione Roma Fiumicino a far data dal 26 marzo 2023 e fino al 25 marzo 2026. Quanto invece al nuovo progetto impositivo sulla tratta da/per lo scalo di Reggio Calabria verso gli scali di Bologna, Torino e Venezia, la relativa documentazione è stata inviata la scorsa settimana alla Commissione europea.

Pertanto, si è intervenuti con lo strumento degli OSP per modulare l'operativo degli operatori aerei perché fosse confacente, in termini di regolarità e continuità, alla domanda di trasporto e anche per calmierare le tariffe aeree attraverso la fissazione di un *price cap*.

Tutto ciò a tutela della continuità territoriale di quelle aeree del nostro Paese che si trovano in una posizione periferica o remota rispetto alla quale il libero mercato non assicura un'adeguata offerta di trasporto.

ALLEGATO 7

5-00098 Caroppo: Ripristino del primo volo mattutino di ITA Airways sulla tratta Brindisi-Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa evidenzio che le politiche di traffico di ITA rientrano nell'autonomia gestionale della compagnia e che, su tali politiche, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha potere di incidenza.

Le scelte aziendali del vettore aereo sono rimesse al Consiglio di Amministrazione, cui partecipano rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze che, nell'ambito dei poteri di azionista, può contribuire alla modulazione delle politiche commerciali.

Sulla determinazione di tali politiche, richiamo il Regolamento europeo n. 1008/2008, il quale stabilisce che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare

e di fissare le tariffe aeree sia per il trasporto passeggeri che merci.

In tale contesto, è evidente che l'opportunità di istituire o modificare collegamenti aerei all'interno del territorio è lasciata alle logiche imprenditoriali e di mercato, e si inquadra in una dimensione concorrenziale che, come tale, non ci consente, ripeto, di intervenire sulle scelte operate dalle imprese, intervento questo previsto solo in caso di rotte sottoposte ad oneri di servizio pubblico.

Tuttavia, risulta una interlocuzione tra ITA e Aeroporti di Puglia affinché, nel rispetto dell'autonomia della compagnia che, come qualsiasi altro vettore privato risponde a principi e logiche di imprenditorialità, venga individuata una soluzione che possa in qualche modo corrispondere a quanto auspicato dagli Onorevoli Interroganti.