

291.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|------|--|------|
| Comunicazioni | 3 | Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento)..... | 4 |
| Missioni valevoli nella seduta del 13 maggio 2024..... | 3 | Nomine ministeriali (Comunicazione) | 4 |
| Progetti di legge (Annunzio; Assegnazione a Commissione in sede referente) | 3 | Atti di controllo e di indirizzo..... | 4 |
| Presidente del Senato (Trasmissione di un documento)..... | 3 | Mozioni Casu ed altri n. 1-00280 e Iaria ed altri n. 1-00281 concernenti iniziative in materia di trasporto pubblico locale | 5 |
| Documento ministeriale (Trasmissione)..... | 4 | Mozioni..... | 5 |

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

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

Missioni valedoli nella seduta del 13 maggio 2024.

Albano, Ascani, Barbagallo, Barelli, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bitonci, Braga, Brambilla, Calderone, Cappellacci, Carfagna, Carloni, Cavandoli, Cecchetti, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Fassino, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Molteni, Mulè, Nordio, Nazario Pagano, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Roccella, Romano, Rotelli, Scerra, Schullian, Francesco Silvestri, Siracusano, Sportiello, Sudano, Tabacci, Trancassini, Traversi, Tremonti, Vaccari, Varchi, Vinci, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

Annuncio di proposte di legge.

In data 10 maggio 2024 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

FRATOIANNI ed altri: « Divieto di finanziamento dei partiti e dei rappresentanti politici da parte dei soggetti legati da rapporti di concessione o appalto con le pubbliche amministrazioni, delle società a partecipazione pubblica e di coloro che esercitano funzioni apicali nelle medesime » (1861);

CARAMIELLO ed altri: « Disposizioni in materia di ordinamento e funzioni della polizia locale » (1862).

Saranno stampate e distribuite.

Assegnazione di un progetto di legge a Commissione in sede referente.

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

Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e VIII (Ambiente):

D'ALFONSO: « Disposizioni per la riforma dei processi decisionali pubblici e la razionalizzazione del procedimento amministrativo » (1578) *Parere delle Commissioni II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI, XI, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Trasmissione dal Presidente del Senato.

Il Presidente del Senato, con lettera in data 7 maggio 2024, ha comunicato che la 10^a Commissione (Affari sociali) del Senato ha approvato, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento del Senato, una risoluzione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce una piattaforma comune di dati sulle sostanze chimiche, stabilisce norme per garantire che i dati ivi contenuti siano reperibili, accessibili, interoperabili e riutilizzabili e istituisce un quadro di monitoraggio e prospettive per le sostanze chimiche (COM(2023) 779 final), sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2011/65/UE del Parlamento euro-

peo e del Consiglio per quanto riguarda la riattribuzione di compiti scientifici e tecnici all'Agenzia europea per le sostanze chimiche (COM(2023) 781 final) e sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 178/2002, (CE) n. 401/2009, (UE) 2017/745 e (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la riattribuzione di compiti scientifici e tecnici e il miglioramento della cooperazione tra le agenzie dell'Unione nel settore delle sostanze chimiche (COM(2023) 783 final) (Doc. XVIII, n. 11).

Questo documento è trasmesso alla XII Commissione (Affari sociali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro della giustizia.

Il Ministro della giustizia, con lettera in data 10 maggio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, della legge 28 aprile 2014, n. 67, la relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni in materia di messa alla prova dell'imputato, riferita all'anno 2023 (Doc. CCVII, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia).

Trasmissione dal Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 13 maggio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione, predisposta dal Ministero dell'interno, in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2021/1232 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo a una deroga temporanea a talune disposizioni della direttiva 2002/58/CE ai fini della lotta contro gli abusi sessuali *online* sui minori (COM(2023) 777

final), accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti.

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Comunicazione di nomine ministeriali.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 10 maggio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la comunicazione concernente il conferimento al dottor Gianluca D'Amelio, ai sensi dei commi 4, 5-*bis* e 10 del medesimo articolo 19, dell'incarico di livello dirigenziale generale di consulenza, studio e ricerca, nell'ambito del Dipartimento della giustizia tributaria del Ministero dell'economia e delle finanze.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali), alla II Commissione (Giustizia) e alla VI Commissione (Finanze).

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 10 maggio 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la comunicazione concernente il conferimento alla dottoressa Valentina Gemignani, ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 19, dell'incarico di livello dirigenziale generale di direttore della Direzione dei servizi del tesoro, nell'ambito del Dipartimento dell'amministrazione generale, del personale e dei servizi del Ministero dell'economia e delle finanze.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla V Commissione (Bilancio).

Atti di controllo e di indirizzo.

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

MOZIONI CASU ED ALTRI N. 1-00280 E IARIA ED ALTRI N. 1-00281
CONCERNENTI INIZIATIVE IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE

Mozioni

La Camera,

premessi che:

1) il trasporto pubblico locale (Tpl) è un settore chiave per la transizione ecologica, la decarbonizzazione, l'inclusione sociale e la qualità della vita delle persone, da tempo interessato da un cambiamento di paradigma in cui si è ridotto il peso degli spostamenti sistemici ed è aumentato quello connesso agli spostamenti per attività lavorative o formative intermittenti, per turismo e per il tempo libero;

2) le problematiche del trasporto pubblico locale sono state approfondite e chiarite in sede di IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, da settembre a dicembre 2023, tramite un'approfondita discussione congiunta di quattro risoluzioni con cui sono state sottolineate le criticità del fondo per il trasporto pubblico locale sia per quel che riguarda la sua consistenza sia per i criteri di ripartizione. I numerosi soggetti auditi hanno confermato tali criticità; nello specifico i dati riportati dal *Kyoto Club* evidenziano la necessità di servizio di trasporto pubblico locale efficace ed efficiente per ridurre le emissioni inquinanti, che nel 2021 hanno causato, considerando solo il biossido di azoto, la morte nel nostro Paese di oltre 11 mila persone. Al riguardo, nel giugno del 2022, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti segnalava come gli autobus italiani avessero una media di 10,4

anni a fronte di una media europea di 7 anni;

3) nelle raccomandazioni per la realizzazione dell'*European Green Deal* relative agli investimenti nel settore del trasporto, la Commissione europea ha sottolineato che la crisi socioeconomica causata dalla pandemia di Covid-19 rischia di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del nostro Paese, non solo accrescendo la distanza tra Nord e Sud, tra città e aree interne, tra zone urbane e zone rurali, ma anche tra aree urbane periferiche e centrali;

4) inoltre il trasporto pubblico locale è un *driver* di sostenibilità perché favorisce lo *shift* modale dal trasporto privato a quello collettivo, rendendo quest'ultimo attrattivo e funzionale, anche grazie alle nuove tecnologie e alle sperimentazioni dell'intelligenza artificiale per l'analisi e l'elaborazione di dati e flussi e l'erogazione di servizi più efficienti;

5) per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico locale appaiono importanti interventi nuovi e coraggiosi come ad esempio, quelli sperimentati in varie parti d'Europa con successo e che sono noti con il nome di « biglietto climatico ». Come noto, si tratta di titolo di viaggio a basso costo per il trasporto pubblico cittadino, gli autobus e i treni regionali in tutto il territorio nazionale. Una modalità che sarebbe importante introdurre anche in Italia. Infatti, secondo dati forniti da *Greenpeace*, nel nostro Paese la mobilità è la seconda spesa delle famiglie europee dopo l'abitazione.

Inoltre, ricorda sempre *Greenpeace*, i trasporti sono responsabili del 25 per cento delle emissioni di gas serra dell'Unione europea. Proprio in questa ottica, oltre alla qualità e all'efficienza del trasporto pubblico, il costo del biglietto è un elemento significativo nel convincere le persone a spostarsi con il trasporto pubblico locale, riducendo così il traffico e l'inquinamento cittadino. Come dato esemplificativo si tenga conto che nel 2022 in Germania sono stati venduti 27 milioni di biglietti di questo tipo e si è registrato un risparmio di quasi due milioni di tonnellate di CO₂;

6) l'Emilia-Romagna e la Campania hanno previsto il trasporto pubblico locale gratuito per i giovani e gli studenti, con un risparmio per le famiglie di circa 600 euro annui, mentre Roma Capitale ha previsto l'acquisto di un abbonamento annuale del *Metrebus* Roma a cinquanta euro per i cittadini romani di età inferiore ai 19 anni. Si tratta di interventi tesi ad incentivare il trasporto pubblico locale che andrebbero ripristinati il cosiddetto « *bonus* trasporti », strumento per sostenere l'acquisto di abbonamenti da parte dei cittadini e che aveva registrato un enorme successo; il Governo Meloni lo ha depotenziato fino a renderlo inefficace con la cosiddetta « Carta dedicata a te » (*Social card*). Per il 2024, possono ottenere il *bonus* trasporti solo le famiglie con almeno tre componenti e con reddito Isee uguale o inferiore a 15 mila euro, alle quali è stata assegnata la carta;

7) il sistema del trasporto pubblico locale soffre della grave mancanza di risorse. In particolare, criticità evidenti si rilevano nella capienza del « Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario », (fondo per il trasporto pubblico locale), istituito dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012, articolo 1, comma 301), con il quale lo Stato interviene per sostenere il trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario. Dal 2018 il fondo per il trasporto pubblico locale è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha modificato il

criterio di finanziamento del fondo e le modalità di riparto delle risorse del fondo stesso. Nello specifico il decreto-legge ha rideterminato la consistenza del fondo ed ha stabilito che si provveda, entro il 15 gennaio di ciascun anno, alla ripartizione tra le regioni a titolo di anticipazione dell'80 per cento dello stanziamento del fondo sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente e che il riparto del fondo sia poi effettuato entro il 31 ottobre di ogni anno;

8) la ripartizione del fondo per il trasporto pubblico locale le varie regioni è stata effettuata sino al 2023 sulla base di un criterio meramente « storico ». Il decreto-legge 18 novembre 2022, n. 176, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 gennaio 2023, n. 6, ha parzialmente modificato questo criterio, stabilendo, all'articolo 7-*bis* che la ripartizione del Fondo per il trasporto pubblico locale è effettuata « : a) per una quota pari al 50 (...), tenendo conto dei costi *standard* (...); b) per una quota pari al 50 per cento del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale (...) ». Successivamente, il decreto-legge 10 agosto 2023 n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 136 del 9 ottobre 2023, ha introdotto un nuovo comma 2-*quater* all'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, nel quale si prevede che per il riparto del fondo si provveda, limitatamente agli anni 2023 e 2024, secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020. Inoltre, viene stabilito che per la determinazione delle quote del 50 per cento, sopra ricordate si utilizzano le risorse residue del fondo, decurtate della quota erogata tramite il nuovo comma 2-*quater* dell'articolo 27. Questa disposizione non considera il fatto che i livelli adeguati dei servizi non sono ancora stati definiti e, quindi, di fatto, tutto il fondo viene ripartito sulla base dei costi *standard* (peraltro determinati nel 2018 sulla base di dati ancora precedenti). Inoltre, la norma prevede che i costi *standard* si applichino a tutti i servizi di trasporto pubblico locale, anche a quelli cofinanziati dalle regioni. Quindi, i livelli adeguati dei servizi vengono implicitamente ma sostanzialmente fatti

coincidere con i servizi erogati. Tutto questo, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, non può che accentuare gli squilibri già esistenti, svantaggiando ancor di più i territori già in difficoltà;

9) la consistenza del fondo per il trasporto pubblico locale, secondo quanto riportato nella tabella 10, capitolo 1315, del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è pari a 5.179.554.000 di euro lordi per il 2024, a 5.223.554.000 di euro lordi per il 2025 ed a 5.274.544.000 di euro lordi per il 2026. Tali risorse non sono congrue a garantire un servizio pubblico locale efficiente ed efficace tenendo conto anche dell'aumento dei prezzi del carburante, del lento recupero della domanda e dei ricavi rispetto ai livelli precedenti il Covid-19, delle mutate condizioni del contesto socioeconomico e dei reali fabbisogni delle città, alla luce delle conseguenze della crisi climatica e della crescita del turismo. Come ricordato dalle associazioni delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale (Agens, Anav, Asstra) il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre 11 miliardi di euro di fatturato e trasporta oltre 5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse per chilometro complessive. Le associazioni ritengono che siano indispensabili almeno 800 milioni di euro per fare fronte alle attuali carenze, nonché una dotazione di risorse tale da consentire di sottoscrivere il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri, i cui sindacati richiedono un aumento delle retribuzioni di circa il 18 per cento, corrispondente ad una cifra intorno ai 900 milioni di euro;

10) l'insufficiente capienza del fondo per il trasporto pubblico locale è sottolineata anche dal documento della Conferenza delle regioni e delle province autonome (protocollo 23/185/CR04b/C4) del 19 ottobre 2023, firmata dal Presidente della regione Friuli-Venezia Giulia e della stessa Conferenza, Massimiliano Fedriga, nel quale si fa presente che il citato fondo copre attualmente il 55 per cento della spesa annua totale del trasporto pubblico locale delle regioni a statuto ordinario e, che non essendo indicizzato al tasso di inflazione

programmata nel settore, è destinato a scendere a risorse invariate. Nel documento si sottolinea inoltre la necessità di: avere certezza delle risorse destinate al finanziamento del settore per la parte corrente; velocizzare i tempi di pagamento delle risorse in conto capitale dallo Stato alle imprese per minimizzare il ricorso al credito per l'anticipazione dei contributi, tenendo conto dell'attuale crescita dei tassi d'interesse. Il citato documento evidenzia, inoltre, con molta chiarezza le seguenti richieste al Governo: *a)* l'indispensabilità di un incremento strutturale del Fondo di trasporto pubblico locale di almeno 700 milioni di euro per il recupero dell'inflazione pregressa; *b)* la necessità di reperire le risorse per poter sottoscrivere il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri, che richiedono – come ricordato sopra – un aumento delle retribuzioni di circa il 18 per cento, con un costo stimato di 900 milioni di euro; *c)* «una congrua e strutturale iniezione di risorse in conto esercizio per accompagnare gli ingenti e straordinari nuovi investimenti e finanziare i nuovi servizi di trasporto pubblico locale che derivano dalla realizzazione delle nuove linee di trasporto rapido di massa»;

11) il 28 dicembre 2023, durante la discussione della legge di bilancio per il 2024, il gruppo del Partito democratico ha presentato un emendamento con il quale si proponeva un incremento del Fondo del trasporto pubblico locale di 700 milioni di euro per il 2024, di un miliardo di euro per il 2025 e di un miliardo e mezzo di euro dal 2026, da compensare attraverso la riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente, che, secondo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ammontano a circa 22 miliardi di euro, mentre Legambiente ritiene che la cifra sia più elevata, 40 miliardi di euro. La maggioranza che sostiene il Governo ha respinto l'emendamento;

12) nel 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani, pubblicato da Isfort nel novembre 2023 si afferma che l'Italia soffre di una importante sotto-dotazione di servizi per il trasporto pubblico. Secondo i dati Eurostat, aggiornati al 2019, l'incidenza del fatturato Tpl sul Pil è pari in Italia allo 0,40

per cento, contro lo 0,86 per cento della Germania e lo 0,48 per cento della media EU27. Quanto all'occupazione, gli addetti del trasporto pubblico in Italia ammontano a 11,3 ogni 10.000 abitanti, una percentuale molto lontana da quella della Germania (25,8), del Regno Unito (21,7) e della media EU27 (16,4);

13) nel citato documento di Isfort viene illustrato un ulteriore indicatore, utile per comprendere la situazione generale del trasporto pubblico locale: l'elasticità della domanda di trasporto pubblico locale (fatturato) rispetto al Pil. Si tratta di un rapporto che è determinato dalla desiderabilità del bene pubblico, qui, appunto il trasporto pubblico locale, e, quindi, dalle scelte collettive in termini di politiche pubbliche e allocazione dei fondi. Il dato di elasticità media europea è di poco superiore a 1, ed indica che l'investimento pubblico nel trasporto pubblico locale costituisce una quota costante del prodotto interno lordo. La Germania, con una elasticità di 1,76, si colloca in una posizione di preminenza, assolutamente superiore alla media e a tutti gli altri Paesi qui considerati, evidenziando, quindi, di aver investito risorse rilevanti anche nel trasporto pubblico locale. Il dato dell'Italia, pari a 0,40, è meno della metà della media EU27, oltre quattro volte inferiore a quello della Germania e oltre tre volte inferiore a quello della Spagna;

14) si può quindi concludere che nel nostro Paese le limitate risorse aggiuntive per il settore non possono evitare il circolo vizioso di una mobilità collettiva destinata prevalentemente a chi non ha alternative, collocando i servizi di trasporto pubblico locale dalla condizione di « bene inferiore » e non di « bene meritorio »;

15) la situazione generale viene resa anche più complessa dai cambiamenti in atto sia per quel che riguarda il clima, sia nella realtà sociale, sia ancora per le prospettive che si presentano rispetto all'invecchiamento della popolazione del nostro Paese. Si tratta di grandi temi che impattano anche sul trasporto pubblico locale che rischia di subire le conseguenze di

quello che viene definito « inverno demografico ». Infatti, già oggi la maggior parte di coloro che utilizzano il trasporto pubblico locale sono sostanzialmente gli studenti e i lavoratori. La tendenza alla riduzione di queste due categorie di utenti dovuta, appunto, all'invecchiamento della popolazione, non potrà che portare anche ad una riduzione dei servizi, con grave danno soprattutto per le aree più svantaggiate del nostro Paese. Al riguardo, appare evidente la necessità di mettere in campo politiche che contrastino questa tendenza;

16) anche per questo è necessario un nuovo modo di pensare il trasporto pubblico locale prevedendo servizi specifici per gli anziani e per le persone con disabilità, realizzando investimenti tecnologici che consentano di sostenere un'offerta di servizi anche per piccoli numeri di utenti, in modo da garantire a tutti il diritto alla mobilità e all'inclusione sociale;

17) è indispensabile, inoltre, prendere iniziative concrete, per realizzare effettivamente quella intermodalità che già esiste in alcune importanti realtà italiane ma che deve essere maggiormente diffusa. Infatti, il trasporto intermodale è una valida alternativa alla scelta del mezzo privato, coniugando l'utilizzo dei mezzi pubblici e di tutti i veicoli a basso impatto ambientale come auto elettriche, bici con pedalata assistita e monopattini elettrici, in modo da rendere più agevole ogni spostamento, con l'uso sinergico di più mezzi di trasporto per ottimizzare il viaggio, e garantendo un netto miglioramento della qualità della vita nelle città riducendo, come già evidenziato, anche l'inquinamento delle nostre città;

18) come rileva il rapporto di Legambiente « *Pendolaria 2024* » l'Italia evidenzia la forte mancanza di interconnessione tra le varie modalità di trasporto di massa, di trasporto pubblico locale e di mobilità dolce, oltre che d'integrazione delle stazioni con il tessuto urbano pedonabile e ciclabile. Una situazione che, evidentemente, ha influenza sul fatto che la nostra sia la nazione più legata all'utilizzo dell'auto. Il citato rapporto, infatti, ricorda

che quello italiano resta uno dei parchi auto più grandi d'Europa, con 666 auto ogni 1000 abitanti. Il 30 per cento in più rispetto alla media di Germania, Francia e Spagna;

19) in questo contesto, le recenti modifiche al Codice della strada votate dalla Camera dei deputati ed ora in discussione al Senato della Repubblica configurano un vero e proprio attacco alla mobilità sostenibile, dallo *sharing* alla ciclabilità, con definizioni vaghe, con norme confuse relativamente alla distanza di sicurezza per sorpassi, precedenze. Al riguardo è significativo il fatto che molti consigli comunali italiani — tra i quali Roma, Milano, Torino, Bologna, Brescia, Bergamo — abbiano approvato ordini del giorno che chiedono di eliminare dalla riforma del Codice della Strada le norme in contrasto con il Piano nazionale per la sicurezza stradale 2030 e con il Piano globale per la sicurezza stradale dell'Onu e dell'Oms oltre che le norme che limitano la possibilità dei comuni di intervenire sulla gestione della mobilità urbana e della viabilità stradale. Nei citati ordini del giorno si chiede anche di promuovere interventi normativi e finanziari a favore della mobilità attiva, del potenziamento del trasporto pubblico locale e che agevolino i percorsi verso le Città 30;

20) un'attenzione particolare è necessaria per le città metropolitane. Appare significativa la fotografia di Roma e Milano fornita da *Il Sole 24 ore*. Dai dati forniti dal quotidiano, che confronta la situazione del 2019 con quella del 2022, risulta che nel 2019 Roma Capitale riceveva dalla regione come trasferimento straordinario per il trasporto pubblico locale 240 milioni di euro. In sostanza la cifra resta invariata anche nel 2022. I 2,2 milioni di euro in più che appaiono sono dovuti solo all'emergenza Covid. Invece, i ricavi Atac dalla bigliettazione sono calati nello stesso periodo da 272,7 a 189,6 milioni di euro. Infine, Roma capitale ha visto salire il suo intervento diretto da 222 a 259 milioni di euro. Per Milano, le risorse da fondo per il trasporto pubblico locale sono calate da 176,1 milioni di euro del 2019 a 171,1. La regione Lom-

bardia ha aggiunto risorse che sono passate da 91,3 a 91,9 milioni di euro. Milano ha ricevuto nel 2022 un contributo straordinario pari a 96,5 milioni di euro, ma ha comunque dovuto aumentare le risorse per il trasporto pubblico locale a proprio carico, che sono passate da 52,8 milioni del 2019 a 99,5 milioni di euro del 2022. Al riguardo si osserva che lo sviluppo di nuove infrastrutture metropolitane è limitato dalla competizione con altri servizi, con danno per la potenzialità della pianificazione integrata del trasporto pubblico locale;

21) Roma Capitale ha una popolazione di 2 milioni e 783 mila abitanti (dato 2020), cui si aggiungono, però, i cosiddetti « *city user* », pendolari e turisti che portano le presenze medie a circa 3 milioni e 300 mila al giorno. Per quel che riguarda l'offerta di trasporto pubblico locale di Roma Capitale si osserva che la flotta è costituita da 2.621 autobus, 145 convogli tranviari e da quattro linee della metropolitana. Secondo i dati forniti da « Rapporto Mobilità di Roma del 2022 e dal Rapporto Mobilità degli Italiani — Isfort — si evince che degli 1,65 miliardi di bus per km a livello nazionale, Roma Capitale ne produce il 7 per cento e che dei 57,4 milioni di treno per km (che corrispondono a circa il 20 per cento relativo a tranvie e metropolitane del totale dell'offerta di servizi su ferro), Roma Capitale ne produce il 23 per cento »;

22) l'affidamento complessivo del trasporto pubblico locale a Roma vale circa 720 milioni di euro anno: 470 milioni stanziati da Roma Capitale e 240 milioni stanziati dalla regione Lazio. I 720 milioni di euro/anno finanziano i servizi di trasporto pubblico locale affidati sia in regime di *net cost* (576 milioni ad Atac) che in regime di *gross cost* (circa 136 milioni a Roma per trasporto pubblico locale). In previsione del nuovo Contratto di Servizio Atac per il periodo 2024-2027, si prevede un impegno aggiuntivo per Roma Capitale di circa 30 milioni di euro per l'annualità 2024;

23) per quel che riguarda Milano, il totale delle spese stimate della gestione corrente 2025 del trasporto pubblico locale è pari a 1040 milioni di euro, mentre le

entrate stimate sono pari a 717 milioni di euro, di cui 440 milioni di euro di tariffa, 264 milioni di euro di contributi regionali e 13 milioni di euro di altre compensazioni e contributi. Per cui il comune di Milano dovrebbe integrare con 323 milioni di euro di risorse proprie. Tra il 2011 ed il 2024 i trasferimenti di regione Lombardia sono scesi di 27,2 milioni di euro, mentre la differenza coperta dal comune di Milano è, nello stesso periodo, salita di 281,8 milioni di euro (+518 per cento);

24) si tratta di cifre che evidenziano come Roma e Milano, così come molte altre realtà, siano costrette a fare fronte con risorse proprie per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, anche in contrazione (o comunque senza aumenti effettivi di risorse) di contributi regionali, e sono, quindi giunte al proprio contributo massimo di erogazione di risorse possibile;

25) la situazione sopra ricordata riguarda tutte le città metropolitane. Infatti, anche Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Torino e Venezia evidenziano difficoltà quotidiane nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e sulle necessità di intervenire rapidamente per poterli rendere migliori e più rispondenti alle esigenze di tutte le cittadine di tutti i cittadini;

26) molta attenzione deve essere anche data a realtà fondamentali quali la Sardegna e la Sicilia fortemente svantaggiate in particolare per quel che riguarda la rete ferroviaria regionale. In Sardegna la rete gestita da Rfi s.p.a. è interamente non elettrificata e larga parte delle ferrovie regionali sono a binario unico. Secondo il rapporto Pendolaria del 2023 le corse in Sardegna sono solo 304, con una linea come la Nuoro – Macomer a scartamento ridotto risalente all'800 e con alcuni adeguamenti realizzati nel dopoguerra. Analoga situazione in Sicilia, in particolare per quel che riguarda le province di Trapani e Ragusa;

27) anche le isole minori, le aree interne e i comuni montani hanno eviden-

ziato durante le audizioni in IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati le criticità legate al trasporto pubblico locale, richiedendo interventi urgenti per evitare che, di fatti, tanti cittadini si trovino ad essere discriminati nel loro diritto alla mobilità, tenendo conto che va garantita la concreta applicazione dei Livelli essenziali dei trasporti, con soluzioni adeguate;

28) per quel che riguarda le isole minori, inoltre, è stato evidenziato il rischio di rimanere sempre più distaccate dal resto del territorio anche per l'aumento del costo del carburante che spinge le compagnie di navigazione a non partecipare a bandi per il trasporto nelle isole non trovandovi la convenienza economica;

29) relativamente ai comuni montani, non può essere applicata la mera logica del profitto nel trasporto pubblico locale, con il taglio di presunti « rami secchi » nel trasporto pubblico locale, in particolare nell'ambito ferroviario e con la non applicazione della legge 158 del 2017, sui piccoli comuni che all'articolo 15 prevede un Piano Trasporti per le aree interne e rurali e per i 5.900 piccoli comuni italiani, che non è stato mai realizzato, nonostante le sperimentazioni nate con la Strategia nazionale per le aree interne;

30) molto importanti anche le questioni relative alla sicurezza. Per contrastare le aggressioni del personale *front line* che lavora a bordo ed a terra dei mezzi di trasporto, nel marzo 2022 è stato firmato un « Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico urbano » tra i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno, la conferenza Stato-regioni, l'Anci, le associazioni delle aziende e i sindacati firmatari del Ccnl, protocollo volto a monitorare e migliorare la sicurezza del personale, che, però, al momento non è stato pienamente reso operativo e non ha prodotto iniziative. La questione della sicurezza dei lavoratori vale evidentemente anche per gli operatori dei trasporti extraurbani;

31) il Gruppo del Partito Democratico ha presentato ben quattro interrogazioni (n. 3-00481 del 20 giugno 2023; n. 5-01173 del 24 luglio 2023; n. 5-15505 del 20 ottobre 2023 e 5-01634 del 20 novembre 2023) che ancora attendono risposta da parte del Governo;

32) la prospettiva dell'intersezionalità nella pianificazione dei trasporti e della mobilità urbana è oramai irrinunciabile e in una ricerca del 2022 del *think and do tank* internazionale, Fondazione Giovanni Brodolini, dal titolo « *Mobility for all how to better integrate the gender perspective into transport policy making* » si evidenzia come il 53 per cento degli uomini compia percorsi casa-lavoro lunghi e lineari, contro il 23 per cento delle donne, mentre il 20 per cento degli spostamenti delle donne sono legati alla cura e intra-quartieri e nel quartiere;

33) nell'ottica di abbattimento delle disuguaglianze, con l'obiettivo di sviluppare politiche, implementazioni e infrastrutture orientate ad un sistema di trasporti inclusivo e sicuro la ricerca sottolinea l'importanza della raccolta sistematica di dati disaggregati per genere e altre caratteristiche utili per definire i *target* degli interventi da sviluppare su 5 assi (violenza, mobilità per ragioni di cura, sostenibilità, fragilità, povertà);

34) anche il trasporto pubblico locale non di linea è importante per sostenere la mobilità del nostro Paese e garantire in tutti i territori la piena fruizione del servizio pubblico accelerando il processo di decarbonizzazione che ha particolare importanza per quel che riguarda il trasporto pubblico locale non di linea e il trasporto delle merci;

35) al riguardo sarebbe necessario intervenire sugli incentivi per la conversione ecologica delle auto che ad oggi vengono concessi a seconda della fascia di emissione (gr/Km CO₂), senza tenere effettivamente conto del « principio del maggior chilometraggio », erogando maggiori incentivi a coloro che svolgono servizio di trasporto pubblico locale non di linea e di

trasporto merci, che per la natura del loro lavoro percorrono molti più chilometri di un privato cittadino;

36) si deve osservare al riguardo che il Governo ha perso l'occasione della discussione sulle modifiche al Codice della strada per intervenire in modo concertato per sanare le attuali ingiustizie del sistema sanzionatorio nel settore del trasporto pubblico locale non di linea, coinvolgendo tutti gli attori in campo per garantire un servizio pubblico non di linea efficace ed evitando che, nel pur giusto contrasto ad eventuali abusi si neghi di fatto la possibilità per tutti gli operatori di svolgere il proprio servizio,

impegna il Governo:

- 1) ad intraprendere tutte le iniziative di competenza volte ad aumentare in tempi rapidi la dotazione del fondo per il trasporto pubblico locale, adeguandolo all'inflazione, ai nuovi fabbisogni tecnologici e all'incremento dei servizi, superando l'attuale insufficienza di trasferimenti pubblici nel settore e considerando le esigenze legate al rinnovo del Ccnl Autoferrotranvieri mediante la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi (Sad);
- 2) ad intraprendere tutte le iniziative necessarie di competenza, anche di carattere normativo, per modificare i criteri di riparto del fondo per il trasporto pubblico locale, oggi fondati sulla base di un criterio prevalentemente « storico », anche per quel che riguarda la programmazione dei servizi di trasporto che tendono a ripercorrere quanto fatto in passato senza prendere atto delle modifiche occorse nel tempo, mettendo al centro la perequazione territoriale;
- 3) ad intraprendere tutte le iniziative di competenza per garantire un adeguato e regolare flusso di risorse in conto esercizio, anche adottando misure che consentano di velocizzare l'erogazione delle risorse in conto capitale anche in considerazione degli ingenti investi-

- menti per la transizione ecologica e digitale del servizio di trasporto pubblico locale;
- 4) ad intraprendere tutte le iniziative di competenza volte ad avviare la sostituzione nei tempi più rapidi possibili dei mezzi più vetusti delle flotte di autobus per il trasporto pubblico locale, favorendo in particolare l'acquisto di mezzi elettrici ed alimentati ad idrogeno verde (e solo per il periodo 2024-2026 anche di mezzi ibridi elettrico/metano), in modo da garantire la riduzione delle emissioni inquinanti e dello *smog*, in particolare nelle grandi aree urbane, contribuendo così alla riduzione delle emissioni climalteranti del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050;
 - 5) a favorire e sostenere iniziative utili per le famiglie e per la transizione ecologica quali il biglietto gratuito per i giovani, studenti, anziani, e per coloro che abbiano un Isee inferiore a 15 mila euro l'anno;
 - 6) a prevedere, per quanto di competenza, iniziative volte ad istituire il cosiddetto « biglietto climatico », analogamente a quanto già fatto in altri Paesi europei;
 - 7) a intraprendere iniziative di competenza per favorire una politica chiara di interventi nella logica di uno sviluppo del trasporto intermodale che migliori l'interscambio tra mezzi diversi ed ecologici, favorendo la mobilità e l'inclusione, prevedendo, tra l'altro, l'aumento strutturale delle risorse necessarie per sostenere gli enti territoriali nella realizzazione di reti metropolitane, tranvie, linee suburbane e per il rafforzamento del servizio ferroviario regionale e sostenendo nel contempo la mobilità dolce, anche investendo sull'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico locale e rendendo le stazioni ferroviarie *hub* di mobilità condivisa ed elettrica, evitando ogni intervento che indebolisca in modo inaccettabile il ruolo dei comuni e renda troppo complessa la mobilità sostenibile;
 - 8) ad adottare, nelle more dell'aumento strutturale delle risorse del fondo per il trasporto pubblico locale e delle modifiche dei criteri di riparto, iniziative di competenza volte ad individuare, con urgenza, una soluzione contingente per Roma Capitale e per le città metropolitane di Milano, Napoli, Torino, Bari, Palermo, Catania, Bologna, Firenze, Venezia, Genova, Messina, Reggio Calabria, Cagliari, chiamate a fare fronte agli attuali squilibri con risorse proprie in maniera preponderante, intervenendo concretamente per modificare in maniera rapida una situazione che attualmente rende insostenibili gli investimenti necessari, l'indispensabile aumento della qualità del servizio ed il sostegno delle opere infrastrutturali connesse al Pnrr ed ai Piani di investimento in atto, prevedendo anche specifici correttivi per l'esercizio delle linee di trasporto rapido di massa oltre a misure di accompagnamento di ogni finanziamento per nuove linee di trasporto rapido di massa che prevedano adeguate misure volte a garantirne l'implementazione nei primi cinque anni;
 - 9) a prevedere tutte le iniziative necessarie di competenza, di concerto con gli enti territoriali, per accelerare gli interventi indispensabili di elettrificazione e raddoppio della rete ferroviaria regionale, in particolare nel Mezzogiorno, in Sicilia, in Sardegna, e nei territori geograficamente più periferici, garantendo anche in misura maggiore di quanto non accada oggi i collegamenti tra le aree a domanda debole o, comunque, poco serviti dai servizi a mercato, anche rafforzando il regime di obblighi di servizio pubblico;
 - 10) ad adottare iniziative volte a prevedere l'aumento degli incentivi utilizzabili per l'acquisto di mezzi a zero emissioni per il trasporto pubblico locale non di linea, al fine di favorire la scelta ecologica per tutti i soggetti interessati, intervenendo anche per superare gli ostacoli che oggi rallentano il passaggio ai veicoli a zero emissioni;

- 11) a intraprendere iniziative di competenza per favorire relazioni industriali e accordi collettivi che siano in grado di dare impulso effettivo alla produttività e alla capacità del sistema di attrarre nuova forza lavoro, anche in considerazione del fenomeno della grave carenza di personale di guida che si registra da tempo a livello nazionale ed europeo, prevedendo anche politiche di sostegno al reddito per il personale di guida stesso;
 - 12) a intraprendere tutte le iniziative di competenza per contrastare ogni forma di violenza nei confronti degli operatori del trasporto pubblico locale e garantire anche la sicurezza di tutte le cittadine e di tutti i cittadini che utilizzano i mezzi pubblici, anche attraverso la piena attuazione del Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico urbano sottoscritto nel marzo 2022 dai Ministri delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dell'interno, dalla conferenza Stato-regioni, dall'Anci, dalle associazioni delle aziende e i sindacati firmatari del Ccnl;
 - 13) ad adottare la prospettiva dell'intersezionalità nella pianificazione dei trasporti e della mobilità urbana dando il massimo impulso allo sviluppo sui territori di progetti di raccolta dati disaggregati finalizzati ad abbattere le disuguaglianze di genere dando avvio alla sperimentazione di specifiche politiche che, coinvolgendo l'associazionismo femminile nei processi di pianificazione del trasporto e della mobilità, rendano inclusive e partecipate le politiche che riguardano uno dei settori più importanti e impattanti nella vita delle persone e per la sostenibilità ambientale;
 - 14) a intraprendere, per quanto di competenza, tutte le iniziative necessarie per introdurre regole in materia, coerenti con la normativa europea, volte a promuovere politiche industriali di medio-lungo periodo adeguate alle sfide poste dalla transizione climatica e da quella tecnologica e che contribuiscano nel contempo a rafforzare le imprese italiane del settore, anche nell'ottica di un mercato che si va sempre più liberalizzando e nel quale le imprese più piccole rischiano di essere aggredite con facilità;
 - 15) a intraprendere iniziative di competenza per favorire l'implementazione di strumenti digitali in grado di integrare tutti i sistemi di trasporto dei territori, secondo principi di non discriminazione, trasparenza e protezione dei dati commercialmente sensibili;
 - 16) a intraprendere iniziative di competenza per favorire, nell'ambito del comparto del trasporto locale, lo sviluppo di sistemi di intelligenza artificiale che siano in grado di incidere sui processi e sui fattori produttivi, in particolare per quel che riguarda il lavoro, in modo da incrementare la qualità e l'efficacia dei servizi, oltre alla produttività dei fattori ed all'esigenza delle gestioni.
- (1-00280)** *(Nuova formulazione)* « Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut, Braga, Bonafè, Ciani, De Luca, De Maria, Ferrari, Fornaro, Toni Ricciardi, Roggiani, Ascani, Simiani ».
- La Camera,
premessi che:
- 1) le infrastrutture e la mobilità sostenibili rivestono un ruolo cardine in quanto contribuiscono al benessere dei cittadini e costituiscono il secondo pilastro, dopo il raggiungimento dell'efficienza energetica globale, su cui costruire la transizione ecologica del nostro Paese;
 - 2) l'obiettivo della neutralità climatica sarà raggiungibile solo attraverso il rinnovamento del sistema dei trasporti in chiave sostenibile. Questo settore è oggi responsabile di circa il 25 per cento delle emissioni di CO₂ nel nostro Paese, a causa

di un estremo ritardo nel rinnovamento del parco veicoli e del sottoutilizzo del trasporto merci su rotaia;

3) il settore trasporti, in uno scenario di decarbonizzazione dell'economia al 2050, dovrà necessariamente affrontare una trasformazione radicale, al fine di raggiungere « un obiettivo del 90 per cento di elettrificazione dei consumi »;

4) l'obiettivo, non più procrastinabile, è quello di ridurre sempre più il trasporto privato motorizzato, e andare verso un trasporto condiviso e rapido di massa;

5) l'Italia ha una delle flotte di veicoli più vetuste fra i Paesi dell'Europa occidentale. Il parco auto circolante continua a diventare sempre più vecchio e, quindi, sempre più inquinante. Alla fine del 2021 in Italia circolavano sulle strade circa 38,8 milioni di vetture. Se nel 2009 l'età media era di 7,9 anni, progressivamente si è saliti agli attuali 12,5 anni. Molto vecchio anche il parco circolante degli autobus: l'età media è di 12 anni, il processo di riconversione dei trasporti in Italia è fondamentale al fine di rispettare gli obiettivi del *Green Deal* europeo;

6) con la legge di bilancio 2022 è stato istituito il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile. Il fondo ha una dotazione di 2 miliardi di euro per il periodo 2023-2034 per ridurre le emissioni climateranti del settore dei trasporti con diverse azioni tra cui il rinnovo del parco circolante dei mezzi pubblici; in particolare, il decreto di riparto nel dettaglio prevede un miliardo di euro, pari al 50 per cento del fondo, per interventi sulla mobilità urbana nelle città metropolitane e nei comuni con più di 100.000 abitanti, tra i quali: l'acquisto di veicoli elettrici per il trasporto pubblico locale e la realizzazione delle infrastrutture per la ricarica, interventi di pedonalizzazione di aree urbane e per agevolare la mobilità ciclistica, la realizzazione di infrastrutture digitali per la gestione e il monitoraggio dei flussi di traffico;

7) il trasporto pubblico locale, per le regioni a statuto ordinario, è finanziato

attraverso il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, istituito dalla legge n. 228 del 2012 (articolo 1, comma 301); gli stanziamenti del fondo si trovano, nel bilancio dello Stato, sul cap. 1315 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti (tabella 10);

8) come è noto, la suddivisione tra le regioni, in deroga alle più recenti disposizioni normative, si basa sul principio della spesa storica, che ormai non rappresenta le variabili che rilevano per il servizio agli utenti: territorio servito e chilometri coperti, abitanti e flussi di trasporto reali, qualità del servizio e altro. Risulta emblematico sotto questo profilo il caso di Roma Capitale: l'Atac (azienda pubblica dei trasporti della Capitale), che da sola rappresenta il 16 per cento della media nazionale per numero di passeggeri trasportati ante-Covid e il 7 per cento dell'offerta nazionale in termini di produzione chilometrica, ai sensi del succitato riparto, riceve dalla regione Lazio la quota parte;

9) lo Stato non finanzia direttamente il trasporto pubblico locale di Roma Capitale (eccetto le ferrovie concesse) con lo strumento del fondo. Gli unici trasferimenti oggi esistenti, pari a circa 250 milioni di euro annui, sono assolutamente insufficienti e destinati a variare senza tenere conto del reale bisogno della capitale d'Italia;

10) al fine di agevolare l'uso generalizzato dei mezzi pubblici è stato approntato, e poi rifinanziato negli anni, il cosiddetto *bonus* trasporti, volto a sostenere l'acquisto degli abbonamenti da parte dei cittadini. Una misura fortemente apprezzata poiché dapprima ha sostenuto lo *shift* modale e successivamente in modo semplice e diretto i bilanci familiari;

11) è fondamentale avere un adeguato sistema di trasporto pubblico locale, che risponda all'esigenza di uno sviluppo sostenibile sotto il profilo sociale, economico e ambientale. Non è accettabile infatti che il diritto alla mobilità non sia garantito specie nei contesti urbani più problematici;

12) il rapporto Pendolaria 2024 fotografa una situazione del trasporto ferroviario in Italia dove persistono differenze marcate sulla qualità e quantità del servizio, in particolare tra Nord e Sud e tra linee principali e secondarie dove le prospettive richiedono un impegno maggiore. Un dato che merita una certa attenzione riguarda proprio le ferrovie regionali di Calabria e Sicilia, che hanno una flotta di treni locali rispettivamente dell'84 per cento e del 67 per cento più vecchia di 15 anni;

13) inoltre il « Contratto collettivo nazionale di lavoro Autoferrotranvieri Internavigatori 2024-2027 » non è stato ancora sottoscritto e pertanto da marzo 2024 assistiamo ad un inasprimento delle vertenze sindacali. Le motivazioni del settore riguardano la necessità di un aumento salariale, la riduzione dell'orario di lavoro da 39 a 35 ore a settimana a parità di salario con riduzione del periodo di guida per gli autisti, aumento delle tutele in tema sicurezza e salute sul lavoro,

impegna il Governo:

- 1) a sostenere le iniziative di competenza volte a velocizzare la sostituzione dei mezzi più vetusti con quelli ambientalmente più sostenibili, con particolare riguardo alle aree metropolitane, aumentando gli investimenti per la propulsione elettrica, ad idrogeno verde e considerando anche l'ipotesi di mezzi ibridi elettrico/metano;
- 2) al fine di favorire il recupero, la valorizzazione e il migliore uso della tecnica in chiave di transizione ecologica di infrastrutture ferroviarie di carattere locale, ad adottare iniziative di competenza volte a definire le necessarie linee guida per la redazione e la valutazione di progetti concernenti l'utilizzazione di strutture ferroviarie di carattere locale, anche attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture a esse collegate, per il transito di tram e di veicoli leggeri su rotaia, secondo quanto previsto dalla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- 3) ad adottare iniziative di competenza volte a reperire le risorse economiche necessarie all'adeguamento del contratto collettivo nazionale del trasporto pubblico locale e a sostenere le richieste dei lavoratori, con particolare riguardo alla riduzione delle ore lavorate a parità di salario;
- 4) a sostenere il diritto alla mobilità dei cittadini attraverso un aumento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, prevedendo nell'ambito del riparto dello stesso forme di perequazione territoriale, evitando, per quanto di competenza, che l'assetto regionale impatti negativamente sull'uniforme garanzia dei servizi locali di trasporto pubblico e prevedendo, nel caso di Roma Capitale, l'assegnazione diretta del fondo, che consenta di attribuire risorse aggiuntive al riparto stabilito per la regione Lazio;
- 5) ad adottare le iniziative di competenza necessarie a scongiurare gli imminenti aumenti del costo della bigliettazione per il trasporto pubblico locale, con particolare riguardo a quello urbano;
- 6) a chiarire la preoccupante situazione relativa al dossier riguardante il Ponte sullo Stretto di Messina, posto che, nelle more dell'iter di approvazione della legge di bilancio per l'anno 2024, sono stati distratti 2,3 miliardi di euro dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (Fsc) per Calabria e Sicilia verso la mega-opera;
- 7) al fine di non mettere in crisi i servizi pubblici locali di Calabria e Sicilia, tra cui il trasporto pubblico locale, a prevedere un rifinanziamento statale dei fondi Fsc destinati al Ponte sullo Stretto;
- 8) a prevedere iniziative di competenza, anche di carattere normativo, volte ad aumentare la deducibilità per l'acquisto e il noleggio di veicoli a zero emissioni sia per le imprese che per i lavoratori, al fine di supportare la transizione verso la mobilità sostenibile, anche modificando l'articolo 51, comma

- 2, del Testo unico delle imposte sui redditi per includere l'acquisto di energia per la ricarica elettrica e l'installazione di *wallbox* come spese deducibili per i lavoratori dipendenti;
- 9) ad adottare iniziative di competenza volte a consentire l'accesso agli incentivi per i veicoli a zero emissioni senza la necessità di rottamare un veicolo più vecchio e il supporto al noleggio di tali veicoli e volte a esentare dal pedaggio autostradale i veicoli elettrici;
- 10) ad adottare iniziative volte a rendere le stazioni ferroviarie *hub* della mobilità condivisa ed elettrica e a utilizzare i fondi del Piano strategico nazionale mobilità sostenibile (Psnms) e del Pnrr anche per il noleggio di veicoli elettrici, oltre a ridurre gli oneri di sistema per le aziende di trasporto pubblico locale;
- 11) ad adottare ogni iniziativa di competenza, anche di carattere normativo, finalizzata a promuovere l'impiego dei monopattini, incentivando e semplificando l'uso dei mezzi di mobilità dolce e sostenibile, ed evitando ogni intervento che risulti vessatorio per gli utilizzatori;
- 12) ad adottare le opportune iniziative per velocizzare il progetto « *Mobility as service for Italy* » del Piano nazionale di ripresa e resilienza che punta ad arrivare a una completa digitalizzazione e intermodalità del trasporto pubblico locale su scala nazionale;
- 13) ad adottare le opportune iniziative per introdurre una data limite per l'utilizzo esclusivo di imbarcazioni elettriche sui fiumi e laghi nazionali, per il finanziamento del *retrofit* delle imbarcazioni termiche e l'allocatione di fondi per il trasporto pubblico navale;
- 14) ad adottare iniziative, per quanto di competenza, al fine di realizzare vertiporti per la decarbonizzazione del trasporto locale e la promozione delle attività sperimentali in questo settore.
- (1-00281) « Iaria, Francesco Silvestri, Cantone, Fede, Traversi, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Appendino ».

