

490.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Assemblea parlamentare della NATO (Annunzio di risoluzioni e dichiarazioni)	12
Missioni vevoli nella seduta del 10 giugno 2025	3	Regione Emilia-Romagna (Trasmissione di documenti)	12
Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4	Nomina governativa (Comunicazione)	13
Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica (Trasmissione di un documento)	5	Nomine ministeriali (Comunicazione)	13
Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di un documento)	5	Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo	14
Corte dei conti (Trasmissione di un documento)	5	Atti di controllo e di indirizzo	14
Banca d'Italia (Trasmissione di documenti) ..	5	Disegno di legge: S.1466 – Conversione in legge del decreto-legge 22 aprile 2025, n. 54, recante disposizioni urgenti ai fini dell'organizzazione e della gestione delle esequie del Santo Padre Francesco e della cerimonia per l'inizio del ministero del nuovo Pontefice (Approvato dal Senato) (A.C. 2397)	15
Documenti ministeriali (Trasmissione)	5, 6, 7	Articolo unico; Articoli del decreto-legge	15
Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di documenti)	7	Mozioni Bignami, Molinari, Barelli, Lupi ed altri n. 1-00447, Fassino ed altri n. 1-00449, Bonetti ed altri n. 1-00451 e Boschi ed altri n. 1-00452 concernenti il rapporto della	
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	8		
Trasmissione di documenti connessi ad atti dell'Unione europea	12		

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

	PAG.		PAG.
Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza (ECRI) sul fenomeno di profilazione razziale da parte delle forze dell'ordine in Italia.....	17	Mozioni Morassut ed altri n. 1-00440, Iaria ed altri n. 1-00448 e Furguele, Deidda, Caroppo, Semenzato ed altri n. 1-00450 in materia di pianificazione delle infrastrutture di trasporto.....	25
Mozioni.....	17	Mozioni.....	25

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta del 10 giugno 2025.**

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barrelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bichielli, Bignami, Bitonci, Bonetti, Boschi, Braga, Brambilla, Calderone, Cappellacci, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Sergio Costa, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Nazario Pagano, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Marianna Ricciardi, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Roccella, Romano, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Siracusano, Sportiello, Tajani, Trancassini, Traversi, Tremonti, Vaccari, Varchi, Vinci, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bellucci, Bitonci, Cecchetti, Cirielli, Sergio Costa, Delmastro Delle Vedove, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gemmato, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Leo, Lollobrigida, Magi, Mazzi, Meloni, Molteni, Nordio, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Marianna Ricciardi, Richetti, Rixi, Roccella, Romano, Scerra, Serracchiani, Siracusano, Tajani, Traversi, Varchi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 3 giugno 2025 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge d’iniziativa dei deputati:

ORRICO ed altri: « Disposizioni concernenti la tutela della lingua e del patrimonio culturale, storico e artistico delle comunità *arbëreshë* » (2438).

In data 4 giugno 2025 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d’iniziativa dei deputati:

SALA: « Modifiche all’articolo 17 del decreto legislativo 28 febbraio 2021, n. 40, concernenti l’obbligo di utilizzo del casco protettivo nella pratica delle discipline sportive invernali » (2439);

MARROCCO: « Disposizioni in favore dei genitori di figli con disabilità grave » (2440).

In data 5 giugno 2025 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge d’iniziativa del deputato:

CENTEMERO: « Modifica all’articolo 5 del decreto legislativo 27 dicembre 2023, n. 209, per la promozione di investimenti produttivi in Italia da parte dei lavoratori impatriati » (2441).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

In data 9 giugno 2025 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dai Ministri dell'istruzione e del merito e della giustizia:

« Disposizioni in materia di tutela del personale docente della scuola e dei dirigenti scolastici » (2442).

Sarà stampato e distribuito.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge SCHLEIN ed altri: « Istituzione dell'Agenzia per il cinema e l'audiovisivo » (2360) è stata successivamente sottoscritta dai deputati Grippo e Richetti.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoidicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali):

« Norme per la regolazione dei rapporti tra lo Stato e la Diocesi ortodossa romana d'Italia, in attuazione dell'articolo 8, terzo comma, della Costituzione » (2396) *Parere delle Commissioni II, IV, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, XI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale) e XII.*

II Commissione (Giustizia):

MATONE ed altri: « Disposizioni per la tutela del diritto alla buona fama e alla riservatezza nella rete internet nei casi di proscioglimento o di archiviazione dei procedimenti penali nonché introduzione dell'articolo 144-ter del codice in materia di protezione dei dati personali, di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196,

concernente la pubblicità delle sentenze di proscioglimento » (2328) *Parere delle Commissioni I, V, VII, IX e XIV;*

SERRACCHIANI ed altri: « Introduzione degli articoli 696-bis del codice penale e 25-undecies del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231, in materia di vendita di armi a minori, nonché disposizioni per la prevenzione della violenza minorile » (2364) *Parere delle Commissioni I, V, VII, X e XII.*

VII Commissione (Cultura):

BONAFÈ ed altri: « Istituzione del Museo e della Fondazione per la memoria del disastro marittimo della nave "Moby Prince" » (2351) *Parere delle Commissioni I, V, IX e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XI Commissione (Lavoro):

SCOTTO ed altri: « Abrogazione delle disposizioni concernenti l'adeguamento dei requisiti per il conseguimento del trattamento pensionistico agli incrementi della speranza di vita » (2347) *Parere delle Commissioni I e V;*

GIRELLI: « Disposizioni per la tutela dei lavoratori in condizione di grave rischio sanitario mediante lo svolgimento della prestazione lavorativa in modalità agile e la promozione della formazione e dell'aggiornamento professionale » (2349) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), XII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XII Commissione (Affari sociali):

ROMANO: « Istituzione del servizio sanitario veterinario di base per la cura degli animali da compagnia » (2334) *Parere delle Commissioni I, V e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

XIII Commissione (Agricoltura):

BONELLI ed altri: « Modifiche al decreto legislativo 14 agosto 2012, n. 150,

recante attuazione della direttiva 2009/128/CE che istituisce un quadro per l'azione comunitaria ai fini dell'utilizzo sostenibile dei pesticidi » (1910) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VIII, XII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Trasmissione dal Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica.

Il presidente del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, con lettera in data 5 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 35, comma 2, della legge 3 agosto 2007, n. 124, una relazione sull'utilizzo dello *spyware* « *graphite* » da parte dei servizi di informazione per la sicurezza della Repubblica, approvata dal Comitato medesimo nella seduta del 4 giugno 2025 (Doc. XXXIV, n. 4).

Tale documento è stato stampato e distribuito.

Trasmissione dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 6 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 maggio 2012, n. 56, concernenti l'esercizio di poteri speciali nei settori della difesa e della sicurezza nazionale nonché inerenti agli attivi strategici nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni, l'estratto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 giugno 2025, recante l'esercizio di poteri speciali, con condizioni e prescrizioni, in relazione all'operazione di cessione dei complessi aziendali facenti capo a Piaggio Aero Industries Spa e Piaggio Aviation Spa in favore di Baykar Aerospace Spa (procedimento n. 62/2025).

Questo documento è trasmesso alla IV Commissione (Difesa) e alla X Commissione (Attività produttive).

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 3 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7, comma 10, della legge 9 maggio 1989, n. 168, e dell'articolo 5, comma 21, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, il referto sul sistema universitario 2025, approvato nell'adunanza del 12-29 maggio 2025 dalle Sezioni riunite in sede di controllo della Corte dei conti.

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VII Commissione (Cultura).

Trasmissione dalla Banca d'Italia.

Il Governatore della Banca d'Italia, con lettera in data 30 maggio 2025, ha trasmesso copia della relazione annuale 2024, corredata delle considerazioni finali del medesimo Governatore, cui è allegato il bilancio della Banca d'Italia per l'anno 2024.

Questa documentazione è trasmessa alla V Commissione (Bilancio) e alla VI Commissione (Finanze).

Il Governatore della Banca d'Italia, con lettera in data 30 maggio 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, della legge 28 dicembre 2005, n. 262, la relazione sull'attività svolta dalla Banca d'Italia nell'anno 2024 (Doc. CXC VIII, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla V Commissione (Bilancio) e alla VI Commissione (Finanze).

Trasmissione dal Ministero della difesa.

Il Ministero della difesa ha trasmesso un decreto ministeriale recante variazioni di bilancio tra capitoli dello stato di previsione del medesimo Ministero, autorizzate, in data 29 maggio 2025, ai sensi dell'articolo 33, comma 4-*quinquies*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

Questo decreto è trasmesso alla IV Commissione (Difesa) e alla V Commissione (Bilancio).

Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 giugno 2025, ha trasmesso il parere reso dalla Conferenza unificata, nella seduta del 29 maggio 2025, sul disegno di legge concernente conversione in legge del decreto-legge 7 aprile 2025, n. 45, recante ulteriori disposizioni urgenti in materia di attuazione delle misure del Piano nazionale di ripresa e resilienza e per l'avvio dell'anno scolastico 2025/2026 (atto Senato n. 1445, atto Camera n. 2420).

Questo parere è trasmesso alla VII Commissione (Cultura).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 giugno 2025, ha trasmesso il parere reso dalla Conferenza unificata, nella seduta del 29 maggio 2025, sul disegno di legge concernente modifiche alla legge 9 agosto 2023, n. 111, recante delega al Governo per la riforma fiscale (atto Camera n. 2384).

Questo parere è trasmesso alla VI Commissione (Finanze).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, la richiesta di informazioni supplementari della Commissione europea in ordine al progetto di regola tecnica, di cui alla notifica 2025/0235/IT, relativa allo schema di disegno di legge sulla tutela dei minori nella dimensione digitale.

Questo documento è trasmesso alla IX Commissione (Trasporti) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, la richiesta di informazioni supplementari della Commissione europea in ordine al progetto di regola tecnica, di cui alla notifica 2025/0241/IT, recante linee guida dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni sulle modalità di implementazione della *prominence* dei servizi di *media* radiofonici di interesse generale sui dispositivi installati nei veicoli.

Questo documento è trasmesso alla VII Commissione (Cultura), alla IX Commissione (Trasporti) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 giugno 2025, ha comunicato, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, che, con notifica 2025/0262/IT – C40C, è stata attivata la predetta procedura in ordine al progetto di regola tecnica relativa al decreto ministeriale di aggiornamento dell'Elenco dei fertilizzanti da sintesi soggetti al versamento del contributo del 2 per cento, ai sensi del comma 1 dell'articolo 59 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, inerente allo sviluppo dell'agricoltura biologica e di qualità.

Questa comunicazione è trasmessa alla XIII Commissione (Agricoltura) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 giugno 2025, ha comunicato, ai sensi dell'articolo 9-bis, comma 7, della legge 21 giugno 1986, n. 317, concernente la procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, che, con notifica 2025/

0263/IT – C50A, è stata attivata la predetta procedura in ordine al progetto di regola tecnica relativa alle violazioni delle disposizioni relative alle denominazioni di latte e di prodotti lattiero-caseari.

Questa comunicazione è trasmessa alla XIII Commissione (Agricoltura) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 6 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, la relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, corredata del rapporto sull'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, di cui all'articolo 9, comma 1-ter, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, riferita all'anno 2024 (Doc. CLXIV, n. 26).

Questa relazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali), alla III Commissione (Affari esteri) e alla V Commissione (Bilancio).

Il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, con lettera in data 6 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge 29 ottobre 1997, n. 374, la relazione sullo stato di attuazione della medesima legge n. 374 del 1997, recante norme per la messa al bando delle mine antipersona, riferita al secondo semestre 2024 (Doc. CLXXXII, n. 6).

Questa relazione è trasmessa alla III Commissione (Affari esteri), alla IV Commissione (Difesa) e alla X Commissione (Attività produttive).

Trasmissione dal Ministro dell'interno.

Il Ministro dell'interno, con lettera in data 6 giugno 2024, ha trasmesso, ai sensi

dell'articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, la relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta dal Ministero dell'interno, corredata del rapporto sull'attività di analisi e revisione delle procedure di spesa e dell'allocazione delle relative risorse in bilancio, di cui all'articolo 9, comma 1-ter, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, riferita all'anno 2024 (Doc. CLXIV, n. 27).

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

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 30 maggio 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, secondo periodo, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, un documento concernente la posizione del Governo nell'ambito delle procedure di consultazione pubblica avviate dalla Commissione europea sulla valutazione del meccanismo per collegare l'Europa 2014-2020 e sulla valutazione intermedia del meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027.

Questo documento è trasmesso alla IX (Trasporti), alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 4 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione, predisposta dal Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE)

2017/2107 che stabilisce le misure di gestione, di conservazione e di controllo applicabili nella zona della convenzione della Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT), del regolamento (UE) 2018/975 che definisce misure di gestione, conservazione e controllo applicabili nella zona definita dalla convenzione dell'Organizzazione regionale di gestione della pesca per il Pacifico meridionale (SPRFMO), del regolamento (UE) 2019/833 che stabilisce le misure di conservazione e di esecuzione da applicare nella zona di regolamentazione dell'Organizzazione della pesca nell'Atlantico nord-occidentale, del regolamento (UE) 2021/56 che stabilisce misure di gestione, conservazione e controllo applicabili nella zona della convenzione per il rafforzamento della Commissione interamericana per i tonnidi tropicali, del regolamento (UE) 2022/2056 che stabilisce misure di conservazione e di gestione applicabili nella zona della convenzione per la pesca nel Pacifico centro-occidentale, del regolamento (UE) 2022/2343 che stabilisce misure di gestione, conservazione e controllo applicabili nella zona di competenza della Commissione per il tonno dell'Oceano Indiano (IOTC) e del regolamento (UE) 2023/2053 che istituisce un piano di gestione pluriennale del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo (COM(2025) 195 final), accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti.

Questa relazione è trasmessa alla XIII Commissione (Agricoltura).

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 6 giugno 2025, ha trasmesso la seguente relazione concernente il seguito dato dal Governo agli indirizzi definiti dalle Camere in merito a progetti di atti dell'Unione europea o ad atti preordinati alla formulazione degli stessi:

relazione, predisposta dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, concernente il seguito del documento della XIV Commissione (Politiche dell'Unione eu-

ropea) della Camera (atto Camera Doc XVIII-bis, n. 52) in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/43/CEE del Consiglio per quanto riguarda lo status di protezione del lupo (*Canis lupus*) (COM(2025) 106 final).

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

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 9 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione, predisposta dal Ministero della salute, in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro volto a rafforzare la disponibilità e la sicurezza dell'approvvigionamento di medicinali critici, nonché la disponibilità e l'accessibilità dei medicinali di interesse comune, e che modifica il regolamento (UE) 2024/795 (COM(2025) 102 final), accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti.

Questa relazione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Annuncio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 3, 4, 5 e 6 giugno 2025, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati alle sottoindicate Commissioni, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i

regolamenti (UE) 2021/694, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697, (UE) 2021/1153, (UE) 2023/1525 e (UE) 2024/795 per quanto riguarda l'incentivazione di investimenti nel settore della difesa nell'ambito del bilancio dell'Unione europea per attuare il piano « ReArm Europe » (COM(2025) 188 final), che è assegnata in sede primaria alla IV Commissione (Difesa). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 3 giugno 2025;

Raccomandazione di raccomandazione del consiglio sulle politiche economiche, sociali, occupazionali, strutturali e di bilancio dell'Italia (COM(2025) 212 final), corredata del relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Relazione per paese 2025 – Italia (SWD(2025) 212 final), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) 2021/2115 per quanto riguarda il sistema di condizionalità, i tipi di intervento sotto forma di pagamenti diretti, i tipi di intervento in determinati settori, lo sviluppo rurale e le relazioni annuali sull'efficacia dell'attuazione e del regolamento (UE) 2021/2116 per quanto riguarda la *governance* dei dati e dell'interoperabilità, la sospensione dei pagamenti in relazione alla verifica annuale dell'efficacia dell'attuazione, i controlli e le sanzioni (COM(2025) 236 final), corredata dai relativi allegati (COM(2025) 236 final – Annexes 1 to 2), che è assegnata in sede primaria alla XIII Commissione (Agricoltura);

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla mobilitazione del Fondo di solidarietà dell'Unione europea per fornire assistenza ad Austria, Polonia, Cechia, Slovacchia e Mol-

dova in relazione alle alluvioni verificatesi nel settembre 2024 e alla Bosnia-Erzegovina in relazione alle alluvioni verificatesi nell'ottobre 2024 (COM(2025) 250 final), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente);

Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) 2025/202, che fissa, per il 2025 e il 2026, le possibilità di pesca per alcuni *stock* ittici, applicabili nelle acque dell'Unione e, per i pescherecci dell'Unione, in determinate acque non dell'Unione (COM(2025) 257 final), corredata dal relativo allegato (COM(2025) 257 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla XIII Commissione (Agricoltura);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2023/1542 per quanto riguarda gli obblighi degli operatori economici in materia di strategie relative al dovere di diligenza per le batterie (COM(2025) 258 final), che è assegnata in sede primaria alla X Commissione (Attività produttive). Questa proposta è altresì assegnata alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà; il termine di otto settimane per la verifica di conformità, ai sensi del Protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità allegato al Trattato sull'Unione europea, decorre dal 5 giugno 2025;

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, della convenzione quadro del Consiglio d'Europa sull'intelligenza artificiale e i diritti umani, la democrazia e lo Stato di diritto (COM(2025) 265 final), corredata dal relativo allegato (COM(2025) 265 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni riguardante la valutazione *ex post* del programma « Diritti, uguaglianza e cittadinanza » (REC), la valutazione *ex post*

del programma « L'Europa per i cittadini » (Efc), e la valutazione intermedia del programma « Cittadini, uguaglianza, diritti e valori » (CERV) (COM(2025) 266 final), che è assegnata in sede primaria alla I Commissione (Affari costituzionali);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni sulla valutazione *ex post* del programma Giustizia 2014-2020 e sulla valutazione intermedia del programma Giustizia 2021-2027 (COM(2025) 267 final), che è assegnata in sede primaria alla II Commissione (Giustizia);

Raccomandazione di decisione del Consiglio che autorizza l'avvio di negoziati a nome dell'Unione europea per la conclusione di un protocollo di attuazione dell'accordo di partenariato per una pesca sostenibile tra l'Unione europea e le Seychelles (COM(2025) 269 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 269 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10150/21 INIT; ST 10150/21 ADD 1 REV 2), del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Spagna (COM(2025) 271 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 271 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10161/21 INIT; ST 10161/21 ADD 1), del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza del Belgio (COM(2025) 272 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 272 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10686/21 INIT; ST

10686/21 ADD 1), del 28 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza di Cipro (COM(2025) 273 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 273 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 11941/2021 INIT; ST 11941/2021 ADD 1) del Consiglio, del 5 ottobre 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza di Malta (COM(2025) 276 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 276 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Raccomandazione di decisione del Consiglio che autorizza l'avvio di negoziati sulla revisione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti (COM(2025) 278 final), corredata dei relativi allegati (COM(2025) 278 final – Annexes 1 to 2), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10612/21 INIT; ST 10612/21 ADD 1), del 28 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Slovenia (COM(2025) 277 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 277 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10477/21 INIT; ST 10477/21 ADD 1), del 28 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Lituania (COM(2025) 283 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 283 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 9728/22 INIT; ST 9728/22

ADD 1), del 17 giugno 2022, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza della Polonia (COM(2025) 284 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 284 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione di esecuzione del Consiglio che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10160/21 INIT; ST 10160/21 ADD 1 REV 2) del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia (COM(2025) 285 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 285 final – Annex) e del relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Controllo del clima e marcatura digitale del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia – Aggiornamento (SWD(2025) 145 final), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Comunicazione della Commissione al Consiglio – Informazioni finanziarie sul Fondo europeo di sviluppo (FES): esecuzione finanziaria per il 2024 e previsioni per gli anni 2025-2028 (COM(2025) 293 final), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di decisione del Consiglio relativa ai contributi finanziari che le parti del Fondo europeo di sviluppo devono versare a titolo di seconda quota per il 2025 (COM(2025) 297 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 297 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio – Relazione annuale sulle attività dell'Unione europea in materia di ricerca e sviluppo tecnologico e monitoraggio di Orizzonte Europa nel 2024 (COM(2025) 298 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite VII (Cultura) e X (Attività produttive);

Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 974/98

per quanto concerne l'introduzione dell'euro in Bulgaria (COM(2025) 301 final/2), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione del Consiglio relativa all'adozione dell'euro da parte della Bulgaria il 1° gennaio 2026 (COM(2025) 304 final/2), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea alla 17ª riunione del comitato di esperti tecnici dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF) per quanto riguarda la revisione delle prescrizioni tecniche uniformi applicabili al sottosistema « Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri » (UTP LOC&PAS), all'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (UTP PRM), alla marcatura dei veicoli (UTP Marking), al sottosistema « Infrastruttura » (UTP INF), al sottosistema « Applicazioni telematiche per il trasporto merci » (UTP TAF) e all'aggiornamento del manuale per l'attuazione e l'applicazione delle regole uniformi APTU e ATMF (COM(2025) 305 final), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio Adeguatezza tecnica del quadro finanziario pluriennale per il 2026 conformemente all'articolo 4 del regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 (COM(2025) 800 final), corredata del relativo allegato (COM(2025) 800 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite V (Bilancio) e XIV (Politiche dell'Unione europea).

La Commissione europea, in data 6 giugno 2025, ha trasmesso un nuovo testo della proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 92/43/CEE del Consiglio per quanto

riguarda lo *status* di protezione del lupo (*Canis lupus*) (COM(2025) 106 final/2), che sostituisce il documento COM(2025) 106 final, già assegnato, in data 20 marzo 2025, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla XIII Commissione (Agricoltura), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 5 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Questi atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Con la predetta comunicazione, il Governo ha inoltre richiamato l'attenzione sui seguenti documenti, già trasmessi dalla Commissione europea e assegnati alle competenti Commissioni, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2021/694, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697, (UE) 2021/1153, (UE) 2023/1525 e (UE) 2024/795 per quanto riguarda l'incentivazione di investimenti nel settore della difesa nell'ambito del bilancio dell'Unione europea per attuare il piano « ReArm Europe » (COM(2025) 188 final);

Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) 2025/202, che fissa, per il 2025 e il 2026, le possibilità di pesca per alcuni *stock* ittici, applicabili nelle acque dell'Unione e, per i pescherecci dell'Unione, in determinate acque non dell'Unione (COM(2025) 257 final).

Trasmissione di documenti connessi ad atti dell'Unione europea.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri,

in data 3 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4, commi 3 e 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, relazioni predisposte dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, riferite al periodo dal 16 al 31 maggio 2025.

Questi documenti sono trasmessi alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) e alle Commissioni competenti per materia.

Annunzio di risoluzioni e dichiarazioni dell'Assemblea parlamentare della NATO.

L'Assemblea parlamentare della NATO ha trasmesso, in data 4 giugno 2025, le seguenti dichiarazioni, adottate nella seduta plenaria dell'Assemblea il 26 maggio 2025 a Dayton, nel corso della Sessione di primavera, che sono assegnate, ai sensi dell'articolo 125, comma 1, del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni nonché, per il parere, alla III Commissione (Affari esteri) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), se non già assegnate alle stesse in sede primaria:

Dichiarazione n. 496 – Portare la deterrenza e la difesa della NATO a un livello superiore al vertice dell'Aja (Doc. XII-*quater*, n. 24) – alla IV Commissione (Difesa);

Dichiarazione n. 497 – La pace attraverso la forza in Ucraina (Doc. XII-*quater*, n. 25) – alla III Commissione (Affari esteri).

Trasmissione dalla Regione Emilia-Romagna.

La sottosegretaria alla presidenza della Regione Emilia-Romagna, con lettera in data 4 giugno 2025, ha trasmesso il testo di una risoluzione, approvata dal Consiglio regionale della medesima Regione il 19 febbraio 2025, volta a esprimere pieno sostegno e gratitudine alle Forze dell'ordine, impegnate quotidianamente a garantire la sicurezza dei cittadini e a mantenere le condizioni nelle quali possono concretizzarsi i diritti costituzionali dei singoli e il progresso della collettività.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali).

La sottosegretaria alla presidenza della Regione Emilia-Romagna, con lettera in data 5 giugno 2025, ha trasmesso il testo di una risoluzione, approvata dal Consiglio regionale della medesima Regione il 16 aprile 2025, volta ad esprimere l'assoluta contrarietà al decreto-legge 11 aprile 2025, n. 48, recante disposizioni urgenti in materia di sicurezza pubblica, di tutela del personale in servizio, nonché di vittime dell'usura e di ordinamento penitenziario.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla II Commissione (Giustizia).

Comunicazione di nomina governativa.

Il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, con lettera in data 5 giugno 2025, ha trasmesso la comunicazione relativa alla nomina dell'avvocato Liborio Bloise a commissario straordinario dell'Ente parco nazionale della Sila.

Questa comunicazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente).

Comunicazione di nomine ministeriali.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettere in data 29 e 30 maggio e 3 e 4 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le seguenti comunicazioni concernenti il conferimento, ai sensi dei commi 4 e 5-bis del medesimo articolo 19, di incarichi di livello dirigenziale generale, che sono trasmesse alla I Commissione (Affari costituzionali), nonché alle sottoindicate Commissioni:

alla V Commissione (Bilancio) la comunicazione concernente il conferimento del seguente incarico nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze:

al dottor Alessandro Bacci, l'incarico di direttore della Direzione dei sistemi informativi e dell'innovazione, nell'ambito del

Dipartimento dell'amministrazione generale, del personale e dei servizi;

alla VII Commissione (Cultura) la comunicazione concernente il conferimento del seguente incarico nell'ambito del Ministero della cultura:

al dottor Nicola Borrelli, l'incarico di direttore della Direzione generale Cinema e audiovisivo, nell'ambito del Dipartimento per le attività culturali;

alla VIII Commissione (Ambiente) la comunicazione concernente il conferimento del seguente incarico nell'ambito del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica:

al dottor Giuseppe Travia, l'incarico di direttore della Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle acque, nell'ambito del Dipartimento sviluppo sostenibile;

alla XI Commissione (Lavoro) e alla XII Commissione (Affari sociali) la comunicazione concernente il conferimento del seguente incarico nell'ambito del Ministero del lavoro e delle politiche sociali:

al dottor Carmine Andrea Piscopo, l'incarico di direttore della Direzione generale per l'innovazione e l'organizzazione digitale, la statistica e la ricerca, nell'ambito del Dipartimento per l'innovazione, l'amministrazione generale, il personale e i servizi;

alla XII Commissione (Affari sociali) le comunicazioni concernenti il conferimento dei seguenti incarichi nell'ambito del Ministero della salute:

alla dottoressa Gabriella Guasticchi, l'incarico di direttore della Direzione generale dei dispositivi medici e del farmaco, nell'ambito del Dipartimento della programmazione, dei dispositivi medici, del farmaco e delle politiche in favore del Servizio sanitario nazionale;

al dottor Achille Iachino, l'incarico di direttore dell'Unità di missione per l'attuazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e di resilienza presso il Diparti-

mento dell'amministrazione generale, delle risorse umane e del bilancio;

alla dottoressa Mariella Mainolfi, l'incarico di direttore della Direzione generale delle professioni sanitarie e delle politiche in favore del Servizio sanitario nazionale, nell'ambito del Dipartimento della programmazione, dei dispositivi medici, del farmaco e delle politiche in favore del Servizio sanitario nazionale;

al dottor Alessio Nardini, l'incarico di direttore della Direzione generale dei corretti stili di vita e dei rapporti con l'ecosistema, nell'ambito del Dipartimento della salute umana, della salute animale e dell'ecosistema (*One Health*) e dei rapporti internazionali.

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 5 giugno 2025, ha dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, della nomina dell'avvocato Angelo Giovanni Ientile a componente del consiglio di amministrazione dell'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali (AGENAS).

Questa comunicazione è trasmessa alla XII Commissione (Affari sociali).

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 6 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, la comunicazione concernente il conferimento, ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 19, dei seguenti incarichi di livello dirigenziale generale, nell'ambito del Ministero dell'istruzione e del merito:

al dottor Ettore Acerra, l'incarico di direttore dell'Ufficio scolastico regionale per la Campania;

al dottor Stefano Suraniti, l'incarico di direttore dell'Ufficio scolastico regionale per il Piemonte;

al dottor Antimo Ponticiello, l'incarico di direttore dell'Ufficio scolastico regionale per la Liguria.

Questa comunicazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla VII Commissione (Cultura).

Richiesta di parere parlamentare su atti del Governo.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 3 giugno 2025, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 311, comma 2, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale concernente la cessione a titolo gratuito di materiale di armamento a favore delle Forze armate del Governo federale della Repubblica di Somalia (**273**).

Questa richiesta è assegnata, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del Regolamento, alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e IV (Difesa), che dovranno esprimere il prescritto parere entro il 30 giugno 2025. È altresì assegnata, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del Regolamento, alla V Commissione (Bilancio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 20 giugno 2025.

Atti di controllo e di indirizzo.

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

DISEGNO DI LEGGE: S. 1466 – CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE 22 APRILE 2025, N. 54, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI AI FINI DELL'ORGANIZZAZIONE E DELLA GESTIONE DELLE ESEQUIE DEL SANTO PADRE FRANCESCO E DELLA CERIMONIA PER L'INIZIO DEL MINISTERO DEL NUOVO PONTEFICE (APPROVATO DAL SENATO) (A.C. 2397)

A.C. 2397 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 22 aprile 2025, n. 54, recante disposizioni urgenti ai fini dell'organizzazione e della gestione delle esequie del Santo Padre Francesco e della cerimonia per l'inizio del ministero del nuovo Pontefice.

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

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE
NEL TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

(Disposizioni organizzative e gestionali)

1. Al fine di assicurare la funzionale organizzazione delle esequie del Santo Padre Francesco e della successiva cerimonia per l'inizio del ministero del nuovo Pontefice, il Capo del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, nell'esercizio dei poteri di coordinamento di cui al comma 2, individua,

definisce ed attua le misure organizzative relative alla mobilità, all'accoglienza e all'assistenza, anche sanitaria, della popolazione e a quant'altro occorra a garantire il funzionale svolgimento dei medesimi eventi, nonché individua, definisce e attua le iniziative dirette al conseguimento urgente della disponibilità di beni, forniture e servizi comunque necessari e strumentali per la funzionale organizzazione dei predetti eventi.

2. Al fine di assicurare la massima efficienza, efficacia e tempestività nonché la gestione unitaria delle attività di cui al comma 1, il Capo del Dipartimento della protezione civile opera in stretto raccordo con il Prefetto di Roma, il Commissario di Governo per il Giubileo della Chiesa cattolica 2025, il Presidente della Regione Lazio e il Sindaco di Roma Capitale, garantendo il costante coordinamento anche con le altre amministrazioni, gli enti pubblici e privati e le società di servizi, anche attraverso l'interscambio delle informazioni utili in un contesto di sinergie operative. Il Capo del Dipartimento della protezione civile si avvale delle strutture del Dipartimento medesimo, assicurando il concorso delle componenti e delle strutture operative del Servizio nazionale della protezione civile e può individuare, sulla base di convenzioni anche onerose e nei limiti delle risorse disponibili ai sensi dell'articolo 2, soggetti attuatori per il compimento di specifiche azioni o interventi, ivi comprese società *in house*

o partecipate dallo Stato o dagli enti territoriali interessati.

3. Nello svolgimento delle attività di cui al comma 1, il Capo del Dipartimento della protezione civile provvede con i poteri e mediante le ordinanze di protezione civile ai sensi dell'articolo 25 del codice della protezione civile, di cui al decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, anche in deroga all'articolo 24, comma 1, del medesimo decreto legislativo, nonché, previa intesa con il Ministero dell'interno, ad atti di indirizzo che disciplinano l'organizzazione di manifestazioni pubbliche ad alto impatto. Il Capo del Dipartimento della protezione civile può comunque provvedere in applicazione dell'articolo 140 del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. Fermo restando il raccordo di cui al comma 2, sono fatte salve le attribuzioni del Prefetto di Roma con riguardo al coordinamento delle Forze di polizia, delle Forze armate e del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e alla definizione delle relative pianifica-

zioni in materia di ordine e sicurezza pubblica e soccorso pubblico inerenti alle finalità di cui al presente decreto.

Art. 2.

(Disposizioni finanziarie)

1. All'attuazione del presente decreto si provvede a valere sulle risorse iscritte sul bilancio della Presidenza del Consiglio dei ministri e assegnate al Dipartimento della protezione civile, ai sensi del decreto-legge 31 maggio 2005, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 luglio 2005, n. 152.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

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

MOZIONI BIGNAMI, MOLINARI, BARELLI, LUPI ED ALTRI N. 1-00447, FASSINO ED ALTRI N. 1-00449, BONETTI ED ALTRI N. 1-00451 E BOSCHI ED ALTRI N. 1-00452 CONCERNENTI IL RAPPORTO DELLA COMMISSIONE EUROPEA CONTRO IL RAZZISMO E L'INTOLLERANZA (ECRI) SUL FENOMENO DI PROFILAZIONE RAZZIALE DA PARTE DELLE FORZE DELL'ORDINE IN ITALIA

Mozioni

La Camera,

premessi che:

1) il sesto rapporto sull'Italia della Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa (Ecri) adottato il 2 luglio 2024 e pubblicato a ottobre dello stesso anno, riferisce di « numerose testimonianze di profilazioni razziali da parte delle forze dell'ordine, che prendono di mira soprattutto i rom e le persone di origine africana »; tali testimonianze sarebbero state raccolte dalla Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa nel corso della sua visita in Italia;

2) alla luce di tale assunto, la Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa raccomanda alle autorità italiane di commissionare « uno studio completo e indipendente con l'obiettivo di individuare e affrontare qualsiasi pratica di profilazione razziale da parte delle forze dell'ordine che riguardi, in particolare, i rom e le persone di origine africana, alla luce della raccomandazione di politica generale n. 11 dell'Ecri sulla lotta al razzismo e alla discriminazione razziale nell'ambito delle attività di polizia e della raccomandazione generale n. 36 del Comitato delle Nazioni Unite per l'eliminazione della discriminazione razziale sulla

profilazione razziale da parte delle forze dell'ordine »;

3) il 28 maggio 2025, nel corso della conferenza stampa di presentazione del rapporto annuale della Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa, il presidente dell'Ecri Bertil Cottier, affiancato dalla vicepresidente, si è soffermato sulla situazione dell'Italia, come si apprende dalle loro stesse dichiarazioni, secondo le quali: « La nostra raccomandazione al Governo italiano è di avviare al più presto uno studio indipendente per valutare l'estensione del fenomeno della profilazione razziale da parte delle sue forze di polizia », precisando altresì che « basandoci sui report pubblicati in passato, tra cui quello italiano, possiamo dire che il problema della profilazione razziale nell'operato delle forze dell'ordine si riscontra frequentemente in Italia e Francia »;

4) le dichiarazioni del presidente della Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa hanno suscitato profondo sconcerto e indignazione in Italia, sia nell'opinione pubblica che tra le istituzioni; non è mancata l'attestazione di stima e vicinanza alle forze dell'ordine italiane da parte del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che, come si legge in un comunicato stampa del 28 maggio 2025, pubblicato sul sito della Presidenza della Repubblica, « ha invitato a

colloquio il Capo della Polizia, Direttore generale della pubblica sicurezza, Vittorio Pisani, per riconfermare la stima e la fiducia della Repubblica nelle forze dell'ordine, la cui azione si ispira allo spirito democratico e ai valori della Costituzione»; il Capo dello Stato ha successivamente ricevuto al Palazzo del Quirinale il Capo della Polizia Pisani il 29 maggio 2025;

5) a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, quello del Consiglio d'Europa sull'operato delle forze dell'ordine in Italia risulta essere un giudizio infondato, non comprovato da rilevazioni oggettive;

6) come dichiarato, altresì, dal commissario italiano della Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa, professor Alberto Gambino, «la raccomandazione rivolta al Governo italiano di commissionare uno studio indipendente su eventuali pratiche di profilazione razziale da parte delle forze dell'ordine non deriva da alcuna constatazione che ciò effettivamente si verifichi in Italia, ma piuttosto è indicato dai due commissari (rumeno e bulgara) che hanno redatto il rapporto attraverso singole testimonianze raccolte durante la loro visita in Italia, testimonianze peraltro discutibili in quanto riconducibili agli stessi soggetti interessati da fermi di polizia»; le affermazioni del presidente e della vicepresidente della Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa, rese, peraltro, in un contesto ufficiale, appaiono dunque ai firmatari del presente atto particolarmente rilevanti ed irricevibili;

7) è bene sottolineare che le donne e gli uomini in divisa, che ogni giorno operano con abnegazione, sacrificio e mettendo a rischio la propria incolumità, garantiscono la sicurezza e la salvaguardia dei diritti di tutti i cittadini, ovviamente «senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione»; peraltro, nell'espletamento del loro servizio, gli appartenenti alle forze dell'ordine sono spesso oggetto di minacce e aggressioni;

8) è del tutto evidente che affermare che le forze dell'ordine italiane operino sulla base di una sedicente «profilazione razziale» rappresenta un'accusa grave e inaccettabile, perché equivale ad insinuare che le forze dell'ordine operano al di fuori dal contesto costituzionale precisato dall'articolo 3 della nostra Carta costituzionale, ai sensi del quale «Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali»;

9) è pertanto inaccettabile che si continui a costruire una narrazione distorta basata su pregiudizi ideologici e senza alcun dato concreto, mettendo perfino in discussione il lavoro di chi opera in prima linea contro criminalità e illegalità; le nostre forze dell'ordine rappresentano un valore fondamentale per garantire la sicurezza pubblica e la tenuta democratica delle istituzioni;

10) è bene ricordare che l'Italia è stata, nel 1949, tra i dieci Stati fondatori del Consiglio d'Europa, nato nel dopoguerra per difendere con determinazione e convinzione la democrazia, i diritti umani e lo Stato di diritto; ebbene, a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo tale missione originaria sembra essersi persa, in favore di iniziative e pronunciamenti sempre più faziosi,

impegna il Governo

1) ad attivarsi presso le competenti sedi istituzionali europee al fine di riaffermare la professionalità e competenza delle nostre forze d'ordine al servizio della democrazia, riconoscendo il costante ed equilibrato lavoro che svolgono per garantire la sicurezza dei cittadini, la gestione di situazioni complesse, la lotta alla criminalità e la tenuta della legalità in Italia.

(1-00447) « Bignami, Molinari, Barelli, Lupi, Coin, Paolo Emilio Russo, Gentile, Nazario Pagano, Bicchielli, Michelotti ».

La Camera,

premessi che:

1) il 28 maggio 2025, la Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza del Consiglio d'Europa (Ecri) ha presentato il rapporto annuale 2024, confermando la richiesta rivolta all'Italia di effettuare uno studio indipendente sulla profilazione razziale nelle forze di polizia. L'Ecri evidenzia numerose segnalazioni di pratiche discriminatorie, in particolare contro Rom e persone di origine africana, soprattutto in contesti come controlli alle frontiere e azioni antiterrorismo, spesso senza sospetti concreti;

2) il rapporto invita le autorità italiane a intraprendere con urgenza un'indagine approfondita per rilevare e affrontare tali pratiche, riconoscendo però anche iniziative positive già avviate, come norme che vietano esplicitamente la profilazione razziale e sistemi di monitoraggio sulle persone fermate;

3) già nel 2023 il Comitato Onu per l'eliminazione della discriminazione razziale (Cerd) aveva raccomandato all'Italia di introdurre un divieto chiaro di profilazione razziale, fornire linee guida e formazione alle forze dell'ordine, istituire meccanismi di monitoraggio e garantire rimedi efficaci alle vittime. Analoghe conclusioni sono state espresse nel 2024 dall'Emler gruppo Onu esperto in giustizia razziale nelle operazioni di polizia.

4) è quindi improprio – e potenzialmente fuorviante – interpretare il documento come un atto d'accusa nei confronti delle forze di polizia italiane. Piuttosto, viene raccomandata una verifica attenta – analoga a quella richiesta ad altri Paesi – volta ad accertare che non vi siano comportamenti o pratiche che possano, anche indirettamente, essere riconducibili a forme di pregiudizio razziale;

5) il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha ricevuto il capo della Polizia Pisani, per riconfermare la stima e la fiducia – a cui il gruppo del Partito Democratico si associa pienamente – dello

Stato nelle forze dell'ordine, « la cui azione si ispira allo spirito democratico e ai valori della Costituzione »;

6) le donne e gli uomini in divisa, ogni giorno, operano con straordinaria dedizione, abnegazione e senso del dovere, mettendo spesso a rischio la propria incolumità personale, per garantire la sicurezza e la salvaguardia dei diritti fondamentali di tutti i cittadini, senza alcuna distinzione di sesso, razza, lingua, religione o qualsiasi altra condizione;

7) le forze dell'ordine rappresentano un pilastro irrinunciabile per la sicurezza pubblica e la coesione sociale del Paese, ma si trovano a operare in condizioni sempre più critiche, segnate da gravi carenze di organico dovuto all'insufficienza delle risorse stanziare per le nuove assunzioni. A questo si aggiungono le insufficienti risorse previste anche per il riconoscimento economico e contrattuale del lavoro svolto: l'ultimo rinnovo contrattuale ha previsto un aumento salariale largamente inferiore rispetto al tasso di inflazione registrato negli ultimi anni, generando un progressivo impoverimento della categoria. Persistono inoltre forti criticità nelle politiche abitative, soprattutto per gli agenti impiegati nei grandi centri urbani, e nella mancanza di strumenti efficaci di previdenza integrativa. I numeri reali delle assunzioni, al netto dei pensionamenti, mostrano un saldo negativo che contraddice le dichiarazioni di rafforzamento dell'organico;

8) in questo quadro, si rende necessario un intervento urgente del Governo per incrementare le risorse destinate alle assunzioni, accelerare le procedure concorsuali e rafforzare in modo strutturale i presidi di sicurezza su tutto il territorio nazionale ma anche per garantire dignità, stabilità e sostenibilità al servizio quotidianamente prestato dalle donne e dagli uomini in divisa, concretamente e senza la sola propaganda di questi ultimi due anni;

9) dopo la presentazione del rapporto Ecri la Presidente Meloni ha definito « vergognose » le sue indicazioni, il Ministro

Salvini ha chiesto di « sciogliere » il Consiglio d'Europa definendolo un « ente inutile che produce cazzate », e il Ministro Piantedosi ha criticato alcune organizzazioni internazionali, accusandole di produrre documenti ideologici invece di affrontare problemi concreti;

10) a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, tali dichiarazioni rappresentano un grave attacco alle istituzioni democratiche e ai meccanismi internazionali per la tutela dei diritti umani, e sembrano far parte di una strategia sistematica per delegittimare tali organismi, come dimostrato anche dalla recente lettera indirizzata alla Corte europea dei diritti dell'uomo (Cedu), sottoscritta dall'Italia insieme ad altri Paesi membri, che sembra mirare a una limitazione dell'indipendenza della Corte stessa;

11) il Consiglio d'Europa è nato dopo la Seconda Guerra Mondiale per ricostruire un'Europa fondata su democrazia, Stato di diritto e diritti umani ed è la prima grande organizzazione paneuropea dedicata a questi valori, antecedente all'Unione Europea. Oggi conta 46 Stati membri e monitora il rispetto di tali principi attraverso organismi come l'Ecri incaricata di vigilare contro pratiche di discriminazione e razzismo;

12) l'Italia, in quanto Paese fondatore, ha assunto formalmente questi impegni e ha contribuito alla definizione degli *standard* internazionali oggi considerati essenziali per il funzionamento di uno Stato democratico l'adesione a questi principi non è facoltativa né simbolica, ma vincolante e sostanziale. È per questo motivo che le osservazioni e le raccomandazioni dell'Ecri, così come di altri organi del Consiglio d'Europa, non vanno intese come accuse o ingerenze, bensì come parte di un processo condiviso di garanzia e miglioramento continuo della qualità democratica nei singoli Stati membri;

13) il punto centrale non è criticare le forze dell'ordine, ma garantire massima trasparenza nelle loro operazioni e controlli. In uno Stato di diritto maturo, la

legittimità e la fiducia nelle istituzioni di sicurezza si basano sul controllo democratico e sulla verifica indipendente delle loro attività. Questo è fondamentale per assicurare il rispetto dei diritti e mantenere la fiducia tra cittadini e istituzioni. La trasparenza rafforza la credibilità di chi opera con professionalità, permettendo di distinguere comportamenti corretti da pratiche discriminatorie o arbitrarie, evitando che eventuali abusi danneggino l'intera istituzione;

14) difatti, a giudizio dei firmatari del presente atto, contrariamente ad alcune strumentalizzazioni politiche registrate nell'ultima settimana, il rapporto non accusa le forze dell'ordine italiane di razzismo, ma invita a verificare con attenzione possibili pratiche discriminatorie, anche non intenzionali, nei controlli e nelle attività quotidiane. La raccomandazione principale si basa sul principio di prevenzione: l'Ecri chiede all'Italia di adottare strumenti di monitoraggio, come la raccolta di dati dettagliati e linee guida chiare, per garantire equità e rispetto dei diritti umani. Questo rafforza la fiducia tra cittadini e istituzioni senza mettere in discussione il ruolo delle forze di sicurezza. Negare il problema o rifiutare il confronto con organismi internazionali rischia di danneggiare l'immagine e la democrazia italiana. Accogliere responsabilmente le raccomandazioni significa riaffermare l'impegno a promuovere uguaglianza, trasparenza e giustizia, valori fondamentali per essere parte credibile della comunità europea dei diritti;

15) nel caso italiano poi, il rapporto è stato trasmesso ufficialmente al Ministero dell'interno, come avviene per ogni Stato oggetto di valutazione, e il Governo ha avuto la possibilità di replicare e fornire osservazioni, in un processo di dialogo istituzionale fondato sulla trasparenza e sulla cooperazione. Questo fatto dovrebbe essere sufficiente a ricondurre il dibattito entro i confini della razionalità e della responsabilità istituzionale. E pertanto eccessivo e improduttivo sollevare polemiche sproporzionate: siamo di fronte a una situazione che non giustifica allarmismi, ma che richiede attenzione, trasparenza e dialogo;

16) invece, quello che stiamo osservando oggi, appare ai firmatari del presente atto d'indirizzo un attacco sistematico da parte del Governo italiano verso le principali istituzioni internazionali incaricate della tutela dei diritti umani, come l'Ecrid, la Corte europea dei diritti dell'uomo (Cedu), la Corte penale internazionale e vari organismi dell'Unione europea. Questo rappresenta un grave rischio per la democrazia del Paese. Non si tratta di episodi isolati, ma di una strategia intenzionale per delegittimare questi organismi e ridurre i controlli esterni sui diritti fondamentali;

17) in questo quadro, rigettare le osservazioni dell'Ecrid o delegittimare l'intero Consiglio d'Europa non significa soltanto mettere in discussione l'autorità di un organismo internazionale, ma anche indebolire il ruolo che l'Italia ha storicamente ricoperto come promotrice e garante dei diritti umani in Europa;

18) occorre ribadire la stima e la piena fiducia nelle forze dell'ordine,

impegna il Governo

1) a collaborare attivamente con la Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza Ecrid, confermando con fermezza la piena partecipazione e l'adesione dell'Italia al Consiglio d'Europa e riaffermando l'impegno del Paese nel rispetto e nella promozione dei principi fondamentali della democrazia, dello Stato di diritto e della tutela dei diritti umani.

(1-00449) « Fassino, De Luca, Graziano, De Maria, Fornaro, Casu ».

La Camera,

premessi che:

1) il Consiglio d'Europa, fondato a Strasburgo nel 1949, costituisce la più antica e ampia organizzazione politica del continente, abbracciando oggi 46 Stati membri. La sua vocazione originaria, quella di garantire la pace attraverso la promozione

dei diritti umani, della democrazia pluralista e dello Stato di diritto, ha trovato concreta espressione nella Convenzione europea dei diritti dell'uomo del 1950, ratificata anche dall'Italia, e nell'istituzione della Corte europea dei diritti dell'uomo. Il Consiglio d'Europa rappresenta, dunque, un presidio multilaterale della civiltà giuridica europea, uno spazio di confronto e di vigilanza reciproca tra Stati sovrani, fondato sul rispetto dei valori comuni e sull'assunzione condivisa di responsabilità;

2) l'Italia ha contribuito, sin dalla fondazione, a delinearne la fisionomia, partecipando attivamente ai suoi organi, ospitando delegazioni parlamentari e diplomatiche e facendo proprio il principio secondo cui la tutela dei diritti umani non è materia esclusiva degli ordinamenti nazionali, bensì patrimonio comune europeo;

3) in questo contesto, si colloca anche la partecipazione italiana alla Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza (ECRI), organismo indipendente istituito nel 1993 proprio in seno al Consiglio d'Europa con lo scopo di monitorare l'evoluzione dei fenomeni di discriminazione, intolleranza e odio razziale e di divulgare, tra i Governi degli Stati membri del Consiglio d'Europa interessati e i relativi rappresentanti della società civile, apposite relazioni periodiche contenenti raccomandazioni – non vincolanti, ma autorevoli – utili a contrastare la diffusione dei fenomeni citati;

4) nel mese di maggio 2025, l'ECRI ha pubblicato un rapporto riepilogativo sulle attività svolte nel 2024, soffermandosi, tra le altre cose, sull'opportunità di realizzare uno studio indipendente sulle pratiche di profilazione etnica da parte delle forze dell'ordine, alla luce di alcune segnalazioni passate e in coerenza con analoghe iniziative promosse in altri Stati membri. Il rapporto, articolato e puntuale, non formula accuse dirette, ma invita alla vigilanza, al rafforzamento delle garanzie e al monitoraggio costruttivo di fenomeni che, anche se circoscritti e assolutamente marginali, possono contribuire a minare la fiducia verso le istituzioni dello Stato;

5) immediatamente, da parte di esponenti della maggioranza di Governo, si sono registrate reazioni fortemente polemiche, culminate nella definizione del Consiglio d'Europa quale « ente inutile da sciogliere » da parte del secondo partito della coalizione di Governo. Ad avviso dei firmatari del presente atto, tali dichiarazioni, oltre ad essere gravi e fortemente inopportune, appaiono incompatibili con il ruolo che l'Italia ha sempre avuto quale promotore del multilateralismo democratico, anche nell'ambito del Consiglio d'Europa, e mettono a repentaglio la credibilità internazionale del nostro Paese, in un momento storico in cui la salvaguardia dei diritti fondamentali è minacciata in numerosi contesti, anche in Europa;

6) il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha ricevuto il Capo della Polizia, il Prefetto Vittorio Pisani, riaffermando la stima e la fiducia della Repubblica nelle Forze dell'Ordine e ricordando il valore costituzionale della loro funzione. Ma, nel solco della sua coerente azione istituzionale, il Presidente ha anche ribadito l'importanza del Consiglio d'Europa come sede di confronto e valutazione, in un'ottica di rafforzamento dei principi democratici e della legalità;

7) l'ipotesi che si verificano, anche in forma episodica o estremamente localizzata, pratiche di profilazione etnica da parte delle forze dell'ordine è una questione che, per delicatezza e per le sue implicazioni costituzionali, deve essere affrontata con l'unico obiettivo di rendere più forte l'azione dello Stato, più credibile il suo operato, più saldo il patto fiduciario tra cittadini e istituzioni, con un'evidente perdita di legittimità da parte delle autorità pubbliche;

8) il Consiglio d'Europa, attraverso l'ECRI e altri organi, offre agli Stati membri l'opportunità di monitorare, prevenire e correggere tali dinamiche. L'Italia, lungi dal respingere queste occasioni di verifica, dovrebbe farne un elemento di qualificazione della propria azione pubblica, confermando con forza la propria adesione ai circuiti di garanzia sovranazionali;

9) l'obiettivo è di rimarcare le parole espresse dal Capo dello Stato di totale vicinanza, supporto e rispetto per l'operato delle forze dell'ordine italiane, a parere dei firmatari del presente atto anche nell'ottica di prendere le distanze da quanto auspicato dal Vicepresidente del Consiglio dei ministri, Matteo Salvini, ovvero la chiusura del Consiglio d'Europa,

impegna il Governo

1) a confermare, in ogni sede istituzionale e internazionale, il pieno sostegno dell'Italia al Consiglio d'Europa quale presidio della democrazia, dello Stato di diritto e dei diritti umani, riconoscendone il ruolo imprescindibile nelle dinamiche multilaterali e riaffermando la convinta adesione e il sostegno dell'Italia a tale istituzione, nonché il pieno supporto alle attività dell'ECRI, nell'ottica di favorire una cooperazione leale, trasparente e costruttiva.

(1-00451) « Bonetti, Grippo, Richetti, Benzoni, D'Alessio, Sottanelli, Onori, Pastorella, Rosato, Ruffino ».

La Camera,

premesso che:

1) la Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza (Ecri), organo indipendente del Consiglio d'Europa, ha pubblicato in data 28 maggio 2025 il suo Rapporto annuale sulle attività svolte nel 2024, nel quale si evidenziano, tra le principali tendenze, la necessità di prevenire e contrastare la profilazione razziale da parte delle forze dell'ordine;

2) il rapporto, pur riconoscendo le numerose iniziative positive intraprese in vari Paesi, inclusa l'Italia, per migliorare la trasparenza delle pratiche di controllo e rafforzare la fiducia tra cittadini e istituzioni, si propone di verificare la sussistenza di pratiche che rischiano di danneggiare l'immagine delle forze dell'ordine e la coesione sociale nei vari Paesi, nonché il rispetto di principi fondamentali di non

discriminazione, in particolare laddove non vi siano sistemi efficaci di monitoraggio e tracciamento dei controlli di polizia;

3) il rapporto dell'Ecrid evidenzia come, in numerosi contesti nazionali, siano state documentate da fonti credibili — tra cui organizzazioni della società civile, autorità indipendenti e in taluni casi anche sentenze giudiziarie — pratiche di controllo e perquisizione basate su criteri etnici, di origine nazionale, colore della pelle o religione, anziché su indizi oggettivi e individualizzati, con approcci che pregiudicano gravemente la fiducia tra cittadini e istituzioni, alimentando sentimenti di esclusione e delegittimazione nei confronti dell'azione pubblica;

4) per quanto riguarda il nostro Paese, secondo il rapporto Ecrid, vi sarebbero rischi di profilazione razziale da parte delle forze dell'ordine, che riguarderebbero i rom e le persone di origine africana;

5) anche altri organismi, tra cui il Comitato delle Nazioni Unite per l'eliminazione della discriminazione razziale (CERD) e la Corte europea dei diritti dell'uomo, hanno ribadito che la profilazione razziale rappresenta una forma di discriminazione istituzionale e che gli Stati sono chiamati a dotarsi di strumenti di prevenzione, monitoraggio e sanzione efficaci, in ossequio ai propri obblighi convenzionali;

6) viene quindi raccomandata nel rapporto una verifica attenta dell'Italia — analoga a quella richiesta ad altri Paesi — volta ad accertare che non vi siano comportamenti o pratiche che possano, anche indirettamente, essere riconducibili a forme di pregiudizio razziale;

7) in tale contesto, l'Italia — in quanto Stato membro del Consiglio d'Europa e parte contraente della Convenzione europea dei diritti dell'uomo — è da sempre impegnata a garantire che l'azione delle forze dell'ordine sia ispirata ai principi di uguaglianza, non discriminazione, proporzionalità e responsabilità istituzionale, anche mediante misure di raccolta dati disaggregati, formazione specifica e rafforzamento degli organi di controllo interni ed esterni;

8) l'adesione agli obiettivi del rapporto Ecrid rappresentano il diretto corollario del principio di non discriminazione sancito dalla nostra Carta costituzionale all'articolo 3, il quale rappresenta da sempre la stella polare dei pubblici poteri e un pilastro dell'azione delle forze dell'ordine italiane, in quanto vero e proprio presidio di democrazia;

9) l'operato delle forze dell'ordine, caratterizzato da un'azione quotidiana, svolta spesso in condizioni difficili e sotto forte pressione, merita rispetto e riconoscimento da parte delle istituzioni e della collettività, oltre che piena fiducia e riconoscenza;

10) le forze dell'ordine operano spesso in condizioni critiche sia per l'estensione delle attività per garantire la sicurezza e l'ordine pubblico a cui sono chiamate, sia per carenze di organico. I numeri reali delle assunzioni, al netto dei pensionamenti, mostrano un saldo negativo che rende necessario un intervento urgente del Governo per incrementare le risorse destinate alle assunzioni, ma anche per garantire dignità, stabilità e sostenibilità al servizio quotidianamente prestato dalle donne e dagli uomini delle forze dell'ordine;

11) le limitazioni delle risorse previste per il riconoscimento economico e contrattuale del lavoro svolto incidono sulla qualità dei servizi e sul benessere degli agenti. L'ultimo rinnovo contrattuale ha, infatti, previsto incrementi salariali ben al di sotto del tasso di inflazione accumulato negli ultimi anni, determinando un progressivo impoverimento del personale;

12) occorre evidenziare come, tra le difficoltà quotidiane che le forze dell'ordine si trovano ad affrontare, una delle più rilevanti — e troppo spesso trascurate — sia quella legata al potere d'acquisto degli stipendi e alle forti criticità in materia di politiche abitative con particolare riferimento alle aree metropolitane dove il costo degli affitti e degli immobili è spesso incompatibile con i livelli retributivi degli agenti;

13) sarebbe altresì opportuno implementare ed estendere sistemi di *welfare*

in grado di rispondere alle esigenze delle nostre forze dell'ordine al fine di conciliare vita professionale e familiare. Mentre l'attenzione pubblica e istituzionale si concentra spesso su temi di visibilità e ordine pubblico, restano in ombra le reali condizioni materiali in cui operano quotidianamente migliaia di agenti, chiamati a garantire la sicurezza dei cittadini con stipendi e strumentazioni non adeguati, senza un sistema di protezione sociale coerente con la delicatezza della loro funzione in un contesto sociale sempre più complesso;

14) i firmatari del presente atto d'indirizzo si riconoscono pienamente in quanto recentemente affermato dal Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione dell'incontro con il Capo della Polizia, prefetto Vittorio Pisani, nel quale è stata rinnovata « la stima e la fiducia dello Stato nelle forze dell'ordine, la cui azione si ispira allo spirito democratico e ai valori della Costituzione »: parole alle quali ci si associa con convinzione;

15) nel ribadire il pieno sostegno alle forze dell'ordine appare opportuno rimarcare, in ogni sede, che l'Italia osserva il principio di non discriminazione come valore fondante del nostro ordinamento giuridico, ribadendo l'adesione agli obiettivi del Consiglio d'Europa e contenuti nel rapporto Ecri, nella piena consapevolezza che il rafforzamento degli strumenti di trasparenza, formazione e responsabilità contribuisce a tutelare non solo i diritti dei

cittadini, ma anche la credibilità e l'efficacia delle istituzioni di pubblica sicurezza,

impegna il Governo:

- 1) a confermare il pieno rispetto dei valori del Consiglio d'Europa da parte delle nostre forze dell'ordine, promuovendo iniziative volte a garantire la prevenzione delle discriminazioni e la valorizzazione del ruolo delle forze dell'ordine, attraverso strumenti di formazione, trasparenza operativa e rafforzamento della fiducia tra istituzioni e cittadini, nel rispetto dei principi costituzionali e degli obblighi internazionali assunti dall'Italia;
- 2) a rafforzare il dialogo e la collaborazione istituzionale con la Commissione europea contro il razzismo e l'intolleranza (Ecri), contribuendo in maniera costruttiva all'attuazione delle sue raccomandazioni e partecipando con continuità alle attività di monitoraggio e confronto promosse nell'ambito del Consiglio d'Europa;
- 3) a confermare il ruolo attivo del nostro Paese nel promuovere i valori fondanti dell'organizzazione, quali il principio di non discriminazione, la garanzia dei diritti umani, la democrazia e lo Stato di diritto, anche quale elemento qualificante della politica estera e interna in materia di diritti fondamentali.

(1-00452) « Boschi, Gadda, Bonifazi, Del Barba, Faraone, Giachetti ».

*MOZIONI MORASSUT ED ALTRI N. 1-00440, IARIA ED ALTRI N. 1-00448
E FURGIUELE, DEIDDA, CAROPPO, SEMENZATO ED ALTRI N. 1-00450
IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRA-
SPORTO*

Mozioni

La Camera,

premesso che:

1) la pianificazione delle infrastrutture di trasporto, di reti e di comunicazione risulta oggi centrale al fine di sostenere le sfide delle transizioni che si è chiamati ad affrontare, dalla transizione climatica, ecologica sino a quella tecnologica e digitale, e deve tenere conto dello scenario relativo alla geografia dei mercati esteri che si immagina di dover rendere accessibili alle produzioni italiane ad orizzonti 2030, 2040 e 2050, scadenze coerenti con quelle adottate dall'Unione europea;

2) si ritiene necessario uscire dalla logica del piano-processo che sta giustificando *ex post* una sostanziale instabilità e la necessità di tornare ad affidare ad un piano generale dei trasporti e della logistica la definizione di strategie di lungo periodo;

3) l'eliminazione del piano generale dei trasporti dal codice degli appalti ha privato l'ordinamento giuridico di un chiaro collegamento alla necessità di programmare la realizzazione delle opere mediante una pianificazione infrastrutturale di medio e lungo periodo. Tale approccio, considerato « rischioso » dagli esperti del settore, rende difficile per le imprese fare una programmazione della propria attività e degli *input* produttivi necessari, nonché per il Governo e il Parlamento destinare risorse adeguate su un'ottica pluriennale, come

previsto dalle regole della nuova *governance* macroeconomica europea. Ad oggi, l'unica forma di pianificazione delle infrastrutture esistente, peraltro di breve periodo, è l'elenco delle opere prioritarie che dovrebbe essere contenuta, ogni anno, nell'allegato infrastrutture al documento di economia e finanza presentato dal Governo;

4) l'ultimo allegato infrastrutture non contiene nemmeno l'elenco delle opere prioritarie, rendendo evidente l'assenza di programmazione di nuove opere dopo il 2026, ossia al termine del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

5) del tutto assente nell'agenda politica è il tema dell'accessibilità alle aree interne e delle disuguaglianze tra Nord e Sud del Paese, per il quale l'allegato infrastrutture 2020, « Italia veloce », indicava una strategia finalizzata a costruire le condizioni per un'egemonia geopolitica e commerciale del Sud nel Mediterraneo;

6) nello stesso tempo si è persa traccia del documento strategico per la mobilità e le infrastrutture ferroviarie previsto dalla riforma attuata nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, un documento che il Governo doveva presentare al Parlamento ogni 6 mesi per predisporre la sottoscrizione e gli aggiornamenti del contratto di programma con *Rete ferroviaria italiana*;

7) analoga mancanza riguarda il documento strategico per la mobilità stra-

dale pubblicato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nell'estate del 2022, anche se non previsto da alcuna normativa;

8) sacrificato è il ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti, il cui potenziamento appare oggi necessario per garantire una maggiore efficacia dell'azione di regolazione economica pubblica nel settore delle infrastrutture di trasporto, soprattutto in considerazione della nuova domanda di beni e servizi espressa, della saturazione delle reti e di nuove forme di finanziamento, a partire dagli investimenti ferroviari con durata della gestazione di realizzazione di lungo periodo per i quali si è ipotizzata una remunerazione *rab* (*regulated asset base*);

9) attualmente la pianificazione europea delle reti Ten è, quindi, il solo quadro di riferimento certo al 2030, al 2040 e al 2050, anche per l'Italia; infatti, il sistema nazionale integrato dei trasporti e della logistica (Snit) è inquadrato rispetto agli assi multimodali della rete europea Ten-T. È pertanto fondamentale agire per coordinare la pianificazione nazionale con quella europea e dei mercati internazionali di sbocco delle esportazioni manifatturiere italiane e delle infrastrutture che ne possono favorire la competitività. È facilitando l'accessibilità ai mercati rilevanti che si possono abbassare i costi sia di trasporto che logistici e, quindi, i margini tra prezzi ex fabbrica e prezzi di mercato dei prodotti da esportare;

10) sta emergendo, sempre più, una grande preoccupazione per le infrastrutture di trasporto, a partire dai blocchi ai valichi alpini e in relazione sia all'assenza di programmi e di pianificazione sia alla caduta verticale di efficienza e qualità del servizio ferroviario nazionale e regionale, che vede una sempre più preoccupante crescita di guasti e incidenti che producono gravi ritardi e rischi per personale di bordo, viaggiatori e merci. Forte è il timore che, finito il Piano nazionale di ripresa e resilienza, il settore torni a livelli di investimenti insufficienti, per assenza di risorse nazionali e di scadenze cogenti con pesanti

ripercussioni sul sistema delle imprese e del lavoro;

11) è centrale impiegare al meglio le risorse pubbliche per gli investimenti in infrastrutture di trasporto e per l'esercizio e la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete. Soprattutto nel Mezzogiorno, attraverso la valutazione dei costi-benefici, ma anche mantenendo l'obiettivo del 40 per cento delle risorse da destinare al Sud;

12) è necessario finanziare il completamento dell'ammodernamento tecnologico allo *standard* Ertms/Etcs L2-Accm di tutti i circa 20 mila chilometri di linee della rete e l'elettificazione della rete ferroviaria non ancora elettrificata, sostenendo con le necessarie risorse il piano industriale di *Ferrovie dello Stato italiane* e, soprattutto, il contratto di programma *Stato-Rete ferroviaria italiana* che deve restare l'atto di programmazione degli investimenti sulla rete ferroviaria per la connessione del Paese, anche semplificandone l'*iter* di approvazione. Il piano industriale presentato a gennaio 2025 presenta un volume di investimenti di circa 184 miliardi di euro, di cui 120 solo per *Rete ferroviaria italiana* in un arco decennale fino al 2032, il cui programma di finanziamento delle risorse pubbliche e private appare nebuloso e incerto in assenza di una chiara programmazione, esistendo, di fatto, come unico documento programmatico il contratto di programma 2022-2026 sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e *Rete ferroviaria italiana*; del tutto assente sono le linee di programmazione riguardanti gli investimenti per il trasporto ferroviario merci e per le connessioni con il sistema portuale e aeroportuale, ai poli turistici con l'inclusione delle ciclovie turistiche e alle città metropolitane, quindi all'accessibilità, al trasporto rapido di massa, alle metropolitane;

13) con il Piano nazionale di ripresa e resilienza si è immessa una notevole mole di risorse e di investimenti, ma non è chiaro come si stiano utilizzando e con quali modelli di gestione. Nei prossimi anni si gioca una partita decisiva per l'adeguamento della piattaforma infrastrutturale del

Paese in una logica di integrazione tra reti e nodi europei, in quanto il vantaggio competitivo si giocherà proprio sull'architettura di sistema nel suo insieme. Il progetto del Ponte sullo Stretto, che rappresenta ad oggi l'unica opera pubblica su cui il Governo ha deciso di concentrare tutte le risorse nazionali disponibili, è prevalentemente trattato in logica di singola opera e non nell'ambito di un ragionamento di direttrice o di impatto complessivo sulla competitività e sulla geopolitica del Mezzogiorno e dell'Italia poiché mancano le infrastrutture di connessione verso la Calabria: è infatti urgente completare il finanziamento del primo lotto dell'alta velocità Reggio Calabria-Salerno, progettare tutta la tratta calabrese già in parte finanziata con 9,4 miliardi di euro nel fondo complementare approvata dal Governo Draghi;

14) la programmazione, nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, aveva individuato opere come l'alta velocità tra Napoli e Bari, la nuova linea ferroviaria tra Salerno e Reggio Calabria, l'alta capacità della rete ferroviaria siciliana tra Palermo e Catania, il miglioramento della linea ferroviaria jonica e gli interventi sull'adriatica. È chiaro il bisogno di dover programmare un pacchetto di ulteriori interventi infrastrutturali nel Mezzogiorno e nelle Isole per consentire un vero salto di qualità nel sistema delle connessioni meridionali e nella rete dei collegamenti tra Mezzogiorno, territori europei che dia centralità al bacino del Mediterraneo e che rappresenti la vera strategia di rafforzamento della debole rete infrastrutturale del Mezzogiorno alternativa alla realizzazione di una sola opera, come il Ponte sullo Stretto; opera ad oggi ancora senza certezze progettuali e senza sicurezza, ancora impigliata nelle procedure di approvazione, ferme persino presso lo stesso Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica che non ha concesso la valutazione d'impatto ambientale, che nonostante tali evidenze impegna la gran parte della disponibilità finanziaria pubblica almeno fino al 2032;

15) per consentire al Paese di svolgere pienamente il suo ruolo di crocevia commerciale, logistico, produttivo d'Europa al centro del Mediterraneo, è essenziale che i grandi assi infrastrutturali ferroviari e stradali siano pienamente in rete con il sistema dei porti e degli interporti in una rete complessiva di intermodalità che sia coerente con gli obiettivi della transizione verde;

16) in questo quadro le politiche per il sistema dei porti e della logistica appaiono preoccupanti, con un'evidente scelta verso un modello di gestione privata che, seppur non ha ancora preso forma ufficiale in alcuna proposta, di fatto è in corso con la privatizzazione degli interporti e con i rischi di integrazione verticale delle attività portuali e retroportuali;

17) nonostante gli annunci, non sono emerse politiche integrate e di sistema per massimizzare gli investimenti del Piano nazionale di ripresa e resilienza e di altra natura, per sostenere la principale sfida del sistema portuale e logistico nazionale, quella di essere pronto a rispondere alle evoluzioni tecnologiche, geopolitiche e climatiche che caratterizzano il settore adesso e nei prossimi anni. Inoltre, appaiono ancora frammentati e insufficienti gli interventi per spingere il percorso di intermodalità, collegamenti dell'ultimo miglio, attuazione delle misure di conversione ecologica e di innovazione digitale in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale, affinché i porti, in gran parte fra i settori *hard to abate*, possano diventare punti di innovazione e accompagnamento anche a traino di un sistema produttivo più ampio. Così come non sono state portate avanti iniziative sostanziali utili al miglioramento delle condizioni e della sicurezza del lavoro portuale, laddove avvengono ancora troppi incidenti mortali; il sistema aeroportuale è un anello fondamentale per lo sviluppo e la crescita sociale ed economica dei territori e dell'intero Paese, garantendo la mobilità dei cittadini e delle merci;

18) con il Piano nazionale aeroporti il Governo deve realizzare una strategia integrata di merci e persone in grado di

potenziare efficacemente la competitività del sistema economico nazionale, in grado di cogliere i divari territoriali e le difficoltà di accessibilità dei territori periferici per configurarsi come perno di sviluppo dell'offerta per creare sviluppo e nuova occupazione in tutti i settori produttivi legati o agevolati da una migliore connettività, attraverso la realizzazione di un piano di integrazione della logistica di tipo intermodale e di una visione che renda l'Italia *hub* di collegamento tra Europa e Mediterraneo;

19) inoltre, il Piano nazionale aeroporti deve affrontare il tema dell'incidenza sulle comunità e sugli obiettivi di transizione ecologica degli aeroporti ubicati a ridosso dei perimetri urbani ed indicare le risorse messe a disposizione per la sua implementazione, individuando strategie volte a limitare situazioni di *mobility divide* attraverso bandi di incentivazione e sviluppo della rete di supporto regionale, identificando obiettivi di accessibilità minima dei territori;

20) va chiarito, inoltre, il tema della concessione ai privati degli scali minori e della cannibalizzazione di risorse regionali da parte dei vettori *low cost*, che rendono servizi di quasi « pubblica utilità », come può essere la mobilità da e verso le Isole che non hanno come alternativa una capacità su gomma e su ferro tale da rendere il trasporto aereo un'opzione;

21) occorre intervenire sul « caro voli » che grava sulle famiglie, sui lavoratori, sulle imprese, sui cittadini tutto l'anno, non solo nei periodi festivi, e crea una netta frattura di competitività tra il Sud e il Nord del Paese a cui il Governo deve dare una risposta attraverso il Piano nazionale aeroporti;

22) il Piano nazionale aeroporti, quindi, deve sviluppare una valorizzazione economica e trasportistica dell'attuale dotazione di aeroporti, particolarmente capillare anche rispetto agli altri Paesi europei;

23) il trasporto pubblico è un tassello fondamentale per la realizzazione del diritto alla mobilità dei cittadini per il suo

carattere di sostanziale « universalità »; accessibile a tutti per modalità di fruizione e costi, potenzialmente in grado di soddisfare tutte le tipologie di viaggio;

24) tuttavia, i dati del 21° Rapporto sulla mobilità 2023-2024 (primo semestre) « Audimob – Stili e comportamenti di mobilità degli italiani » a cura di Isfort, in collaborazione con il Cnel ed il supporto scientifico di Agens e Asstra, delle associazioni del trasporto pubblico locale, raccontano ancora di un Paese poco orientato alla mobilità collettiva, intermodale e sostenibile con una situazione pressoché stazionaria;

25) il settore del trasporto pubblico locale è sempre più caratterizzato da bassi salari e scarsa attrattività di occupazione. Principalmente si sta assistendo ad un'ondata di aggressioni ai danni delle operatrici e degli operatori di *front line* senza precedenti, che ne mette seriamente a rischio la sicurezza nello svolgimento del loro lavoro;

26) si conferma, quindi, il pesante utilizzo dell'auto che nel 2023 è stato pari al 65 per cento, soprattutto tra le fasce di reddito inferiore ai 15 mila euro in cui l'utilizzo sale al 72 per cento. Anche nelle zone periferiche ed ultraperiferiche dei comuni il peso di auto e moto supera il 75 per cento, mentre la quota di mobilità attiva scende sotto il 20 per cento e la quota di trasporto pubblico sotto al 5 per cento;

27) il trasporto collettivo continua a manifestare una strutturale insufficienza del servizio; occorre un forte incremento del servizio: realizzazione di nuove reti tramviarie, metropolitane e *bus rapid transit (brt)*, con nuovi vettori a zero emissioni;

28) è del tutto evidente che la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto rapido di massa impone investimenti per spesa corrente adeguata per un servizio all'altezza della nuova offerta e della maggiore domanda determinata dalle nuove opere;

29) oggi è, dunque, necessario identificare gli investimenti in infrastrutture di trasporto utili a restituire una dotazione di

capitale fisso, privato e sociale, adeguata al livello di servizi di trasporto da offrire per sostenere la competitività delle imprese sui mercati mondiali, nell'ambito di una valutazione di scenari di medio e lungo periodo,

impegna il Governo:

- 1) a presentare in Parlamento le linee guida strategiche per il sistema nazionale delle infrastrutture e della mobilità, a valle del quale definire un piano organico poliennale strategico sul potenziamento, sulla modernizzazione e sul finanziamento della rete autostradale e stradale Anas e della rete ferroviaria di *Rete ferroviaria italiana* e del rinnovo del materiale rotabile per i treni *intercity* che chiarisca l'indirizzo programmatico per l'impegno delle risorse a finanziamento del piano industriale di *Ferrovie dello stato*, Anas e *Rete ferroviaria italiana*, chiarendo l'effettivo impiego di almeno il 40 per cento delle risorse per il Mezzogiorno;
- 2) a fornire tempestivi aggiornamenti in merito alle iniziative del Governo relative al coordinamento tra cantieri del Piano nazionale di ripresa e resilienza, la crescita del traffico ferroviario e gli interventi sulla manutenzione e sulla modernizzazione della rete;
- 3) a dotarsi di una struttura tecnica ministeriale adeguata a svolgere il complesso ruolo pubblico di controllo, monitoraggio e sviluppo della pianificazione a medio-lungo periodo del sistema dei trasporti, delle concessioni e delle integrazioni tra trasporti, logistica e intermodalità, attraverso lo strumento programmatico del Piano generale dei trasporti e della logistica;
- 4) a mantenere pubblica la proprietà delle infrastrutture nazionali, in quanto monopoli naturali non contendibili;
- 5) a rafforzare la *governance* a livello centrale per la politica portuale e il coordinamento e il controllo dell'efficacia del sistema sulle questioni strategiche

nell'autonomia amministrativa e finanziaria delle autorità dei sistemi portuali, mantenendone la natura pubblica non economica ed evitando, per quanto di competenza, l'introduzione nella materia portuale di forme di federalismo differenziato;

- 6) ad assumere iniziative normative tese a rafforzare la rete logistica portuale, anche attraverso investimenti per il sostegno a percorsi di intermodalità, sia attraverso la messa a terra delle iniziative infrastrutturali necessarie, sia attraverso incentivi all'utilizzo delle infrastrutture portuali che prediligano il movimento ferroviario, nonché attraverso investimenti per il massimo sviluppo del *cold ironing* e la costituzione di comunità energetiche per la produzione e il consumo di energie rinnovabili;
- 7) ad operare con decisione per un piano di autostrade del mare volto a ridurre l'isolamento del Mezzogiorno e delle Isole, rinunciando alla realizzazione del Ponte sullo Stretto, che a parere dei firmatari del presente atto assorbe senza certezze progettuali e sicurezza una grande quantità di risorse finanziarie pubbliche che vengono sottratte per molti anni ad un programma di rafforzamento delle reti di trasporto del Mezzogiorno e delle Isole;
- 8) ad assumere ogni iniziativa per implementare la sicurezza e la tutela del lavoro portuale attraverso l'armonizzazione della disciplina sulla sicurezza portuale ai principi che innervano l'ordinamento generale, nonché per dare operatività al fondo per l'incentivazione all'esodo e al riconoscimento del lavoro portuale operativo come usurante;
- 9) a stimolare e rafforzare i processi di pianificazione per una mobilità locale integrata, sostenibile e innovativa, assicurando un forte sostegno alla redazione dei piani di trasporto alle diverse scale territoriali e settoriali, in particolare per i piani di bacino del tra-

sporto pubblico locale e per i piani urbani della mobilità sostenibile (pums), attraverso un'assistenza tecnica continua da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e attraverso il potenziamento delle risorse statali e locali dedicate alla pianificazione ed agli investimenti per il trasporto rapido di massa;

- 10) ad adottare iniziative volte ad adeguare in maniera significativa le risorse del Fondo nazionale trasporti per migliorare la capillarità e la qualità dei servizi con il potenziamento dell'offerta e degli investimenti necessari sulle reti e sul materiale rotabile per l'adeguamento del contratto collettivo nazionale di lavoro, per dare alle aziende di servizio delle città e dei territori la capacità di assicurare un servizio adeguato ad una strategia di transizione climatica finalizzata alla riduzione del mezzo privato;
- 11) ad assicurare ai diversi livelli territoriali, attraverso appositi fondi di dotazione — anche attraverso un utilizzo coordinato dei fondi europei 2021-2027 e di quelli *post* 2028 — le risorse necessarie per costruire un sistema informativo nazionale sul trasporto pubblico e la mobilità locale integrata, con dati e indicatori definiti in modo omogeneo, un sistema che rispetti *standard* adeguati di completezza, affidabilità e aggiornamento;
- 12) a favorire, per quanto di competenza, la calendarizzazione della trattazione del Piano nazionale aeroporti nel breve periodo, chiarendo quale strategia intenda sviluppare relativamente ai processi di privatizzazione degli scali, e a chiarire in che modo intenda esercitare il proprio controllo pubblico sui costi e sulle procedure, regolando i rapporti tra enti gestori degli scali, le società di *handling*, vettori commerciali di trasporto aereo ed ente regolatore del sistema (Enac), tenendo adeguatamente conto delle direttive europee in tema di concorrenza ed aiuti di Stato, garantendo la capillarità del

servizio sulla base traffico rilevate dal Piano nazionale aeroporti;

- 13) ad adottare iniziative di competenza volte a dare piena applicazione al principio di insularità in raccordo con le amministrazioni regionali interessate di Sicilia e Sardegna, con riferimento alla possibilità di applicare gli oneri di servizio ad un numero più ampio di rotte, frequenze e passeggeri e alla disponibilità di risorse *pro capite* adeguate per il trasporto aereo, non inferiori a quelle garantite dagli Stati europei per le rispettive isole.

(1-00440) « Morassut, Braga, Barbagallo, Bakkali, Casu, Ghio ».

La Camera,

premesso che:

1) l'economia europea è minacciata dalla stagflazione, una situazione economica in cui l'inflazione è alta e la crescita economica è lenta o assente. Diversi indicatori economici, quali l'aumento dei prezzi dell'energia, la stagnazione della crescita economica e l'incertezza sulle politiche commerciali, rappresentano i principali elementi di questo periodo storico;

2) gli investimenti pubblici in infrastrutture, durante cicli economici negativi, rivestono un ruolo cruciale nello sviluppo, non solo per la creazione di posti di lavoro ma anche per la certezza di investimenti pluriennali;

3) tali investimenti hanno dei risvolti sulle tre dimensioni riferibili a una crescita armonica della società: quella sociale rappresentata in questo caso dal diritto al trasporto, che deve essere garantito e facilitato dallo Stato. L'articolo 16 della Costituzione costituisce il prodromo del diritto alla mobilità, garantendo la libertà di spostamento. Questa libertà è fondamentale per la piena partecipazione alla vita sociale, economica e culturale, oltre a essere un diritto umano riconosciuto anche a livello internazionale. Quella economica riguardante appunto la pianificazione di ingenti investimenti pluriennali con evidenti

ricadute occupazionali. Quella ambientale e climatica, paradigma fondante delle politiche del *green deal* europeo in cui l'obiettivo della neutralità climatica sarà raggiungibile solo attraverso il rinnovamento del sistema dei trasporti in chiave sostenibile. Questo settore, secondo i dati Ipsa del 2024, è oggi responsabile di circa il 28 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;

4) 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. Inoltre, molti cittadini si trovano nell'impossibilità materiale di sostituire il proprio veicolo con modelli a minore impatto ambientale. È quindi necessario che le politiche pubbliche orientate alla sostenibilità siano accompagnate da misure di equità sociale, evitando di penalizzare fasce di popolazione già economicamente fragili, e concentrandosi invece su interventi strutturali nel settore dei trasporti collettivi;

5) la Commissione europea nell'*EU-wide assessment* sui Piani nazionali integrati per l'energia e il clima (Pniec) pubblicata il 28 maggio 2025, ha evidenziato gravi carenze nel Pniec italiano rispetto agli obiettivi climatici europei e alle raccomandazioni già formulate nel 2023. Le carenze più gravi riguardano i settori coperti dall'*Effort sharing regulation* (Esr), che comprende i trasporti stradali, rispetto al quale si registra una crescita delle emissioni del 6,7 per cento dal 1990. Secondo la valutazione della Commissione europea, l'Italia ha presentato misure generiche, *target* quantitativi e sistemi di monitoraggio insufficienti, non solo nel settore dei trasporti ma anche degli edifici e dei sussidi ai combustibili fossili, rispetto ai quali la Commissione ha chiesto di colmare con urgenza le

lacune rilevate e di trasformare i piani in azioni concrete e verificabili, anche alla luce dei fondi pubblici stanziabili a livello europeo, rilevando altresì che per numerosi settori non è prevista la valutazione degli effetti delle politiche proposte e una strategia di finanziamento dedicata;

6) il settore dei trasporti richiede una strategia nazionale complessiva e una programmazione decennale che individui i *target* da conseguire e le priorità di intervento e che consenta non solo il completamento delle opere strategiche già programmate ma anche il finanziamento di nuove opere e dei complessivi interventi di manutenzione, messa in sicurezza e, ammodernamento della rete stradale. Come emerge dai dati riportati dal Servizio studi della Camera dei deputati, il mercato dei lavori pubblici sta registrando un crescente rallentamento. Tra gennaio e giugno 2024 l'importo delle gare è stato pari a 24,6 miliardi di euro (-57,4 per cento rispetto allo stesso periodo del 2023), quello dei lavori aggiudicati a 18,4 miliardi di euro (-60,5 per cento). In assenza di un adeguato strumento di programmazione e pianificazione di medio e lungo periodo, funzione in precedenza assoluta dal Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) previsto dal previgente Codice dei contratti pubblici, terminati gli stanziamenti previsti dal PNRR e dal Piano nazionale complementare, il settore potrebbe retrocedere ai livelli di investimenti registrati durante la crisi 2009-2020;

7) si rileva inoltre che, l'ultima proposta di revisione del PNRR trasmessa dal Governo alle Camere lo scorso 19 maggio 2025 incide negativamente sul raggiungimento dei traguardi e degli obiettivi residui relativi agli interventi aventi come amministrazione titolare il Ministero per le infrastrutture e i trasporti, uno dei dicasteri maggiormente interessati dalle modifiche degli investimenti e delle riforme inclusi nella quinta proposta di revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza;

8) particolarmente allarmanti sono infatti i ritardi fatti registrare nell'attuazione degli ingenti investimenti di respon-

sabilità del citato Ministero, che certificano il fallimento dello stesso nell'attuazione del Piano, dove si segnala una percentuale di spesa pari al 13 per cento, con un livello di realizzazione medio pari al 33 per cento su tutti i progetti del PNRR;

9) il PNRR avrebbe dovuto rappresentare l'occasione per imprimere un'accelerazione nello sviluppo del sistema infrastrutturale e ridurre il divario fra le aree del Paese, in linea con l'obiettivo del 40 per cento delle risorse da destinare alle regioni del Mezzogiorno, e con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità delle aree interne;

10) in particolare, dalla relazione sulla proposta di revisione del PNRR, ancora al vaglio della Commissione europea, sembrerebbero a forte rischio alcuni collegamenti ferroviari, quali il Terzo Valico del Giovi, alcuni tratti della ferrovia Salerno-Reggio Calabria, della Napoli-Bari, della Taranto-Battipaglia, della Palermo-Catania. Si segnala, inoltre, la riallocazione di circa 597 milioni di euro dalla misura sulle infrastrutture di ricarica elettrica verso un nuovo programma di rottamazione e rinnovo del parco veicolare con veicoli a zero emissioni;

11) con riferimento al contratto a media e lunga percorrenza ferroviaria, scadrà nel 2026. La rilevanza di tale servizio è ormai riconosciuta dai dati di traffico degli ultimi anni, i quali mostrano un interesse particolare da parte dei passeggeri verso questo tipo di mobilità. Di fatto uno sviluppo organico dell'offerta ferroviaria può rappresentare un volano di crescita per il turismo e il ciclo turismo;

12) con riguardo alle infrastrutture portuali, il ruolo del nostro Paese come *hub* principale del Mediterraneo resta un obiettivo da consolidare. Le poche risorse messe a disposizione sulle cosiddette Autostrade del mare con il *marebonus*, l'eccessiva frammentazione della *governance* portuale e l'assenza di una efficace pianificazione strategica nazionale mostra in questi anni una ulteriore debolezza dell'economia del mare, accentuata dalle dinamiche esogene della logistica internazio-

nale. In questo quadro i continui annunci di una riforma dei porti che stenta ad arrivare produce una maggiore incertezza a livello nazionale;

13) secondo le stime di Assaeroporti, il sistema aeroportuale italiano chiude il 2024 con 219.078.618 passeggeri, l'11,1 per cento in più rispetto al 2023. Di questi, 146 milioni volano su rotte internazionali. Per la prima volta dal 2019, la composizione del traffico torna, quindi, ai valori pre-pandemia, con un terzo dei viaggiatori sul segmento nazionale e due terzi su quello internazionale. Per la conformazione geografica del nostro Paese i trasporti aeroportuali rappresentano un segmento cruciale, anche perché ancora molti territori non sono serviti da un adeguato sistema di infrastrutture ferroviarie. Inoltre, alle isole maggiori e minori devono essere garantiti i trasporti per mezzo del riconoscimento della continuità territoriale quale strumento di sostegno all'economia e allo sviluppo di aree più periferiche;

14) a gennaio 2022 l'Enac ha comunicato l'avvio dei lavori per la revisione del Piano nazionale aeroporti, il settore quindi attende tutta una serie di misure tra cui: la razionalizzazione stessa degli scali, evitando sovrapposizioni e inefficienze, e favorendo investimenti mirati al miglioramento dei servizi e delle infrastrutture, la scelta di procedure amministrative più snelle e semplificate per le autorizzazioni e i controlli nel settore del trasporto aereo, salvaguardando gli *standard* di sicurezza e qualità, e contribuendo a un sistema più dinamico e reattivo alle esigenze del mercato, il tutto nell'ambito di una pianificazione integrata con gli altri sistemi di trasporto, valorizzando il ruolo strategico del comparto per la connettività del Paese, lo sviluppo economico e la coesione territoriale;

15) per quanto attiene gli investimenti nella rete infrastrutturale stradale, come emerso nella seduta del *question time* in Commissione Ambiente del 28 maggio 2025, con la legge di bilancio 2025 e il successivo decreto « milleproroghe », il Governo avrebbe disposto una drastica ridu-

zione, pari a 1,7 miliardi di euro, dei fondi destinati alla manutenzione della rete viaria delle province e delle città metropolitane. Secondo i recenti dati diffusi dall'Unione delle province Italiane, nel solo biennio 2025-2026 sono stati tagliati 385 milioni su 550 milioni di euro già assegnati, bloccando di fatto le opere in corso e gli interventi programmati. Con il 70 per cento in meno di risorse, la manutenzione ordinaria e straordinaria sarà fortemente compromessa su molte arterie secondarie. Nella lettura fornita dal Governo, la cornice di riferimento per inquadrare le rimodulazioni operate viene ricondotta all'analisi economico-contabile sull'utilizzo dei programmi di spesa da parte degli enti territoriali, mentre è del tutto carente una valutazione dell'impatto della misura sulle specifiche e numerose problematiche infrastrutturali, che tenga conto delle programmazioni in atto, dello stato di manutenzione della rete, della vulnerabilità geologica, della sicurezza della circolazione, della tenuta strutturale di ponti e viadotti e della vivibilità di interi territori, soprattutto nelle aree interne e montane, con il risultato di aggravare ulteriormente il divario territoriale e di sottrarre risorse che dovrebbero garantire la programmazione degli interventi di manutenzione in una strategia di lungo periodo e in una prospettiva ordinaria e preventiva, riducendo il continuo e dispendioso ricorso agli strumenti emergenziali;

16) la medesima legge di bilancio ha invece incrementato, per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, di circa 2 miliardi di euro il costo complessivo dell'opera che, considerando l'ultimo allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, quantifica la spesa in 13,5 miliardi di euro, risorse attinte, per circa 6 miliardi di euro, dal Fondo di sviluppo e coesione, di cui 1,6 miliardi di euro dalla quota spettante alle regioni Calabria e Sicilia, ravvisandosi, a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, anche il conseguente contrasto con la direttiva 2014/24/UE, che consente la modifica dei contratti e degli accordi quadro senza una nuova procedura d'appalto nei casi ivi pre-

visti, purché l'eventuale aumento di prezzo non ecceda il 50 per cento del valore del contratto iniziale;

17) il progetto del Ponte è la dimostrazione degli effetti negativi imputabili alla carenza di una strategia nazionale che consenta la corretta e lungimirante allocazione delle risorse pubbliche, che nella fattispecie necessitava di un'attenta valutazione delle progettazioni alternative, basate su studi aggiornati degli attuali volumi di traffico, idonei a verificare la sostenibilità economica dell'infrastruttura avendo riguardo agli scenari futuri e alle potenzialità di traffico effettive, anche riferiti al passaggio delle grandi navi porta-*container* e delle navi da crociera di ultima generazione, tutti elementi che avrebbero suggerito di sviluppare l'efficientamento e l'evoluzione del sistema di attraversamento dinamico dello stretto di Messina, a basso impatto ambientale ed economico, consentendo di indirizzare le ingenti risorse, ora destinate alla realizzazione Ponte, ad interventi sulle infrastrutture di Calabria e Sicilia, notoriamente carenti e inadeguate;

18) a tale riguardo si auspica che le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027, distratte per la realizzazione del Ponte, vengano quanto prima reintegrate affinché possano essere più utilmente impiegate per soddisfare le urgenti e improcrastinabili esigenze di sviluppo infrastrutturale del sud Italia,

impegna il Governo:

- 1) ad imprimere una svolta decisiva nella capacità di spesa dei fondi ancora disponibili a valere sul Piano nazionale di ripresa e resilienza, con particolare riferimento alle opere strategiche infrastrutturali previste all'interno del PNRR e a garantire l'integrale, tempestivo ed efficiente utilizzo e messa a terra delle relative risorse finanziarie, in tempi celeri e rispettosi del cronoprogramma, escludendo un'eventuale ulteriore rimodulazione delle misure relative alle infrastrutture, in particolare quelle ferroviarie;

- 2) ad adottare ogni iniziativa utile volta ad affrontare le criticità e a colmare le lacune rilevate dalla Commissione europea nella valutazione del Pniec italiano, con particolare riferimento al settore dei trasporti;
- 3) a definire adeguati strumenti di pianificazione e programmazione pluriennali dei trasporti, della logistica e dell'intermodalità che definiscano le linee strategiche di sviluppo del sistema infrastrutturale e della mobilità del Paese, nel medio e lungo periodo, nel rispetto dei principi e dei criteri di sostenibilità ambientale, e che consentano di garantire una stabile allocazione delle risorse pubbliche da destinare al finanziamento degli investimenti;
- 4) ad adottare iniziative di carattere normativo volte a ripristinare con urgenza, nel primo provvedimento utile, i fondi destinati alla manutenzione della rete viaria delle province e delle città metropolitane per gli anni 2025 e 2026 e a garantire il sollecito reintegro delle risorse stanziato per le annualità successive, al fine di consentire agli enti destinatari dei finanziamenti di attuare gli strumenti di programmazione degli interventi con continuità e in una strategia di medio-lungo periodo, nonché di rafforzare le strutture amministrative preposte alla definizione dei Piani di investimento e alla gestione degli interventi;
- 5) al fine di garantire i servizi pubblici locali di Calabria e Sicilia, ad adottare iniziative volte a prevedere un rifinanziamento statale dei fondi di sviluppo e coesione attualmente sottratti dalla disponibilità delle regioni e destinati al ponte sullo Stretto di Messina;
- 6) ad adottare iniziative di competenza volte a sostenere l'attraversamento dinamico dello stretto di Messina attraverso il rifinanziamento del contratto di programma con Rfi Spa — parte investimenti — con riferimento al programma relativo alla velocizzazione dell'attraversamento attraverso il rinnovo della flotta per garantire la continuità territoriale;
- 7) a destinare le risorse previste per il ponte sullo stretto di Messina all'attuazione di un Piano infrastrutturale per il Sud, che riguardi l'intero contesto ferroviario di Sicilia e Calabria, al fine di assicurare alle due regioni infrastrutture affidabili e sostenibili, in grado di eliminare le limitazioni di accesso al territorio, di ridurre i tempi di percorrenza, interconnesse alle altre infrastrutture strategiche nazionali, come aeroporti e reti AVR, garantendo ai cittadini dei territori interessati il pieno diritto alla mobilità;
- 8) a considerare come progetti prioritari per il Sud la realizzazione della linea ad alta velocità-alta capacità Salerno-Reggio Calabria e quella della Messina-Catania-Palermo;
- 9) ad adottare iniziative volte a reinvestire i 1.000 milioni di euro, previsti per il completamento degli interventi relativi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione — sezione internazionale per le seguenti finalità:
 - a) il potenziamento e l'ammodernamento della linea ferroviaria esistente Torino-Modane, attualmente sottoutilizzata e in grado di rispondere alla domanda attuale e futura di traffico merci, attraverso interventi di messa in sicurezza, digitalizzazione, soppressione dei passaggi a livello, miglioramento dell'alimentazione elettrica e della capacità infrastrutturale;
 - b) il rafforzamento della mobilità locale, a partire dal completamento della metropolitana torinese linee 1 e 2 e dal potenziamento del trasporto ferroviario regionale con particolare attenzione al completamento delle stazioni previste in ambito urbano;
 - c) il finanziamento complessivo del parco smistamento di Alessandria,

- come *hub* logistico intermodale di rilevanza europea, integrando le funzioni di retroporto per i porti di Genova e Savona e contribuendo significativamente allo sviluppo economico del Piemonte e dell'intero Nord-Ovest;
- d) la realizzazione di opere urgenti nei territori attraversati dal progetto dell'alta velocità Torino-Lione quali strade locali, presidi sanitari, messa in sicurezza del territorio contro il dissesto idrogeologico, riqualificazione urbana e infrastrutture utili alle comunità locali;
- 10) a sostenere, attraverso iniziative di competenza, 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;
- 11) ad adottare iniziative di competenza volte 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 per evitare 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;
- 12) a rafforzare la visione strategica delle infrastrutture e della mobilità, dando priorità al servizio ferroviario universale adottando le iniziative di competenza al fine di concludere quanto prima l'aggiornamento del contratto di servizio in essere, provvedendo a istituire un tavolo tecnico tra i Ministeri competenti, le regioni, le imprese ferroviarie e le associazioni dei consumatori, con particolare riferimento alle finalità:
- a) di dividere il servizio in lotti (direttrici o regioni contigue) nonché di organizzare un servizio che integri l'offerta *intercity* con quella dei servizi interregionali;
- b) di prevedere che la proprietà dei mezzi rotabili sia pubblica, volta in capo al Ministero o società controllata, stanziando risorse volte a incentivare l'acquisto di nuovi treni che possano garantire una velocità media di 200 chilometri orari e un'alimentazione a 3 kV e 25 kV;
- c) di incrementare e ampliare l'offerta commerciale con l'utilizzo di treni a doppia composizione per raggiungere più destinazioni riducendo i costi e integrare gli *intercity* notte con un apposito numero di posti a sedere per aumentare l'offerta, aumentando inoltre l'offerta degli *intercity* notte sfruttando la dorsale Av Torino-Salerno;
- 13) nell'ambito della riforma del sistema portuale italiano, a valutare una integrazione strutturata tra i vari sistemi portuali in un unico e organico Sistema Italia che sia in grado di presentarsi all'estero con maggiore efficacia, garantendo così soluzioni più efficienti e concorrenti, garantendo la tutela dei lavoratori del comparto e l'attuale disciplina a garanzia della sicurezza prevedendo maggiori tutele e il riconoscimento del lavoro portuale operativo come usurante;
- 14) ad adottare le opportune iniziative, anche di carattere normativo, 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'allocazione di fondi per il trasporto pubblico navale;
- 15) a garantire una maggiore regolarità e trasparenza nei criteri e nei processi di assegnazione degli *slot* aeropor-

tuali, promuovendo un sistema equo e competitivo che favorisca la concorrenza leale tra i vettori e l'efficienza nella gestione della capacità aeroportuale;

- 16) ad adottare iniziative di competenza, anche di carattere normativo, volte a rafforzare le attività di vigilanza sulle tariffe e sulle tasse aeroportuali, anche attraverso il rafforzamento dell'azione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al fine di prevenire distorsioni di mercato e garantire un'equa distribuzione dei costi tra operatori e utenti;
- 17) ad adottare iniziative di competenza, anche di carattere normativo, volte a implementare gli strumenti volti a rafforzare la resilienza del sistema infrastrutturale agli effetti del cambiamento climatico, anche introducendo nel Codice dei contratti pubblici l'obbligo di integrare gli studi di fattibilità progettuale con un'analisi di resilienza ai fattori climatici, nonché prevedendo meccanismi premiali e di verifica delle offerte progettuali che presentino soluzioni in grado di ridurre le emissioni di gas climalteranti nella fase di costruzione e gestione delle infrastrutture.

(1-00448) « Iaria, Ilaria Fontana, Fede, L'Abbate, Traversi, Morfino, Santillo, Aiello, Baldino, Cantone, Carmina, D'Orso, Orrico, Raffa, Scerra ».

La Camera,

premessi che:

1) l'Italia ricopre un ruolo strategico nello scenario logistico europeo come nodo fondamentale al centro del Mediterraneo. Logistica e rete infrastrutturale sono due elementi chiave per lo sviluppo del nostro Paese. Porti, aeroporti, interconnessione stradale e ferroviaria costituiscono una priorità in considerazione della nostra collocazione rispetto alle reti che collegano il Mediterraneo al Nord Europa;

2) un patrimonio infrastrutturale moderno e connesso è fondamentale per sviluppare una mobilità di merci e persone, efficace ed efficiente, che possa sostenere la crescita a lungo termine. L'attuale scenario economico, caratterizzato da forti incertezze, richiede l'adozione di politiche che creino condizioni di contesto più competitive per liberare le energie delle imprese, a partire da quelle di minori dimensioni;

3) in molte aree del territorio nazionale, in particolare nel Mezzogiorno, nelle aree interne e montane, si registrano ancora gravi carenze infrastrutturali che ne penalizzano lo sviluppo economico e sociale. La riduzione del *gap* infrastrutturale fra le diverse aree del Paese è uno dei principali obiettivi strategici del Governo e della maggioranza:

4) il Mezzogiorno d'Italia soffre ancora oggi di una marcata carenza infrastrutturale, che penalizza fortemente lo sviluppo economico e sociale del territorio. Strade, ferrovie e collegamenti pubblici spesso risultano obsoleti, insufficienti o mal gestiti, con conseguenze dirette sull'accessibilità, sulla mobilità e sulla qualità della vita dei cittadini;

5) a questo proposito, garantire la continuità territoriale è fondamentale per l'accesso ai servizi e ai collegamenti di tutte le regioni, comprese quelle insulari o periferiche come Sicilia e Sardegna, e dei territori periferici e svantaggiati già riconosciuti come beneficiari della continuità territoriale nel rispetto della normativa euro-unitaria di settore, nonché per salvaguardare il diritto alla mobilità e all'inclusione sociale ed economica dei residenti in queste aree;

6) le isole italiane, e in particolar modo la Sardegna, risentono, infatti, profondamente dei disservizi legati agli spostamenti da e per l'Italia dovuti a un aumento esponenziale del costo dei biglietti aerei e marittimi a cui, tuttavia, corrisponde una significativa riduzione del numero di collegamenti;

7) la terza Missione « Infrastrutture per una mobilità sostenibile » del PNRR

dispone una serie di investimenti finalizzati allo sviluppo di una rete di infrastrutture di trasporto moderna, digitale, sostenibile e interconnessa, che possa aumentare l'elettrificazione dei trasporti e la digitalizzazione nella logistica, migliorando la competitività complessiva del Paese;

8) negli ultimi anni è stato sbloccato l'iter di numerose opere strategiche ferme da anni, alcune delle quali sono anche inserite nel PNRR, e l'impegno del Governo e di tutte le istituzioni è massimo nel completarle nei tempi stabiliti;

9) nella realizzazione delle opere strategiche, la normativa attuale non prevede un modello strutturato e obbligatorio per la gestione ambientale e del rischio operativo in fase esecutiva;

10) nel settore dell'autotrasporto, con riguardo alla disciplina delle operazioni di carico e scarico, la gestione dei flussi informativi e dei relativi flussi documentali risulta essere un elemento essenziale;

11) negli anni dal 2012 al 2024 le aste Ets, provenienti dal sistema europeo per lo scambio di quote di emissione di gas serra, hanno raggiunto quota 15,6 miliardi di euro a beneficio dello Stato;

12) in questi due anni e mezzo, il Governo ha avviato un numero significativo di cantieri per interventi di manutenzione e lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico. Si tratta di interventi necessari per avere infrastrutture con elevati *standard* di sicurezza e per offrire al Paese una rete sempre più accessibile, performante, affidabile e veloce;

13) l'efficienza e la qualità del trasporto ferroviario, in particolare, sono una assoluta priorità. Si contano più di 1.200 cantieri aperti su tutta la rete, circa 700 di questi cantieri sono per nuove opere e i restanti (più di 500) per attività di manutenzione della rete. Questi lavori sono indispensabili per rendere la rete ferroviaria italiana più moderna e sicura e per potenziare le tratte ad alta capacità e velocità, fondamentali per un Paese che ri-

copre un ruolo apicale nella logistica in Europa e nel Mediterraneo;

14) rispetto al 2022, cioè rispetto al pre-insediamento di questo Governo, gli investimenti in nuove opere sono raddoppiati, da 2,8 a 5,6 miliardi di euro. Nel 2023 le risorse per la manutenzione straordinaria sono aumentate fino a 3,3 miliardi di euro, un incremento netto rispetto al valore medio per manutenzione straordinaria degli anni passati (negli ultimi cinque anni era inferiore ai 3 miliardi di euro all'anno). A questi 3,3 miliardi si aggiungono altri 1,2 miliardi di euro che vengono contabilizzati per la manutenzione ordinaria;

15) al record di cantieri attivi, si accompagna un significativo incremento di treni in circolazione, su linee iper-utilizzate, che ha fatto registrare nel 2024 il record di collegamenti attivi. I treni in circolazione a ottobre 2022 erano 8.874. A inizio marzo 2025 sono stati 10.917. Quindi, nell'arco di poco più di due anni, si sono avuti oltre il 20 per cento di treni circolanti e 200 cantieri in più sulla rete ferroviaria nazionale. In particolare, tale aumento ha interessato i servizi ad alta velocità, passati dai 331 al giorno del 2022, ai 358 del 2023 fino ai 377 del 2024, con un incremento percentuale, in due anni del 12,2 per cento su tale segmento. Un aumento a doppia cifra pari al 14,5 per cento tra il 2022 e il 2024 delle frequenze si registra anche per i convogli impegnati nelle dorsali. Un'ulteriore crescita si è registrata anche nel settore dei servizi regionali, dove a fronte di una media di 7.436 corse giornaliere nel 2022, si è giunti a 7.704 nel 2024, con un incremento percentuale del 3,5 per cento;

16) il nuovo piano strategico del Gruppo Ferrovie dello Stato 2025-2029 prevede oltre 100 miliardi di euro di investimenti in cinque anni per contribuire in maniera concreta allo sviluppo del Paese;

17) lo sviluppo di progetti cruciali come la Torino-Lione, il Terzo valico dei Giovi, il Passante di Firenze, il recupero e il rilancio dello scalo merci di Alessandria e molti altri, bloccati per anni e poi sbloccati da questo Governo, insieme al poten-

ziamento delle reti stradali e autostradali, evidenzia l'importanza di un sistema di trasporto che consolidi il ruolo di *leader* logistico dell'Italia;

18) il progetto del Ponte sullo Stretto, inoltre, rappresenta un punto focale. Questo collegamento non solo favorirà la mobilità e lo sviluppo economico tra Sicilia e Calabria, ma avrà anche un impatto rilevante sull'integrazione europea, contribuendo al completamento delle reti TEN-T. Sempre nell'ambito della realizzazione delle grandi reti di trasporto europeo la realizzazione del progetto di velocizzazione, l'ammodernamento e il miglioramento della linea ferroviaria Adriatica è di fondamentale importanza per il completamento del corridoio Scandinavo-Mediterraneo costituendo il principale itinerario di collegamento per le merci provenienti dai (o dirette ai) porti del Mezzogiorno (tra cui Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi) e dell'Adriatico Centrale (tra cui Ancona, Ortona, Vasto, Termoli);

19) fondamentale è anche l'iniziativa che il Governo ha assunto per lo sblocco dei valichi alpini e per incrementare lo scambio di merci e trasporto passeggeri tra l'Italia e le nazioni vicine dopo anni di attese e di inerzia;

20) il trasporto ferroviario interno può costituire anche uno strumento volto ad incentivare l'offerta turistica dell'Italia, a tal proposito appare opportuno proseguire nell'opera di sviluppo delle ferrovie e dei treni « storici » al fine di congiungere parte dei flussi turistici che riguardano l'Italia anche con le sue aree interne e i piccoli borghi;

21) il settore dell'autotrasporto, movimentando oltre il 70 per cento delle merci e generando un indotto del valore di decine di miliardi di euro, è un altro *asset* produttivo strategico del Paese nonché un fattore abilitante primario del suo progresso economico e sociale. Pertanto, affrontare le tematiche della carenza di conducenti e dei costi di esercizio dell'attività troppo elevati è assolutamente prioritario;

22) le cause della carenza di autisti sono principalmente legate agli oneri e ai costi troppo elevati per gli operatori;

23) gli aumenti dei noli marittimi e i costi aggiuntivi legati all'Eu Ets (Sistema di scambio di emissioni dell'Unione Europea) rappresentano una sfida significativa per il comparto produttivo, che dipende molto dal trasporto marittimo per esportare i suoi prodotti;

24) il Governo, sin dal suo insediamento, si è attivato per sostenere il settore dell'autotrasporto, stanziando risorse per il rinnovo del parco mezzi e incrementando il fondo per sostenere i costi del conseguimento delle patenti. È stato inoltre avviato, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un tavolo di confronto con sindacati, associazioni e rappresentanti di categoria del trasporto e della logistica per affrontare le questioni fondamentali per gli operatori del comparto;

25) anche gli interventi infrastrutturali per la realizzazione, manutenzione e messa in sicurezza di opere pubbliche e di rigenerazione urbana sono fondamentali per lo sviluppo dei territori e per assicurare una crescita sostenibile e duratura per l'intero Paese;

26) gli enti territoriali italiani oltre alla cronica e oramai strutturale carenza di personale e di competenze qualificate, frutto delle politiche di austerità e dei blocchi delle assunzioni perseguiti nel corso dell'ultimo decennio, si trovano a fronteggiare anche situazioni di emergenza e difficoltà causate dalle varie crisi contingenti che si sono succedute. Da ultimo, l'aumento esponenziale e improvviso dei costi dell'energia e delle materie prime;

27) le difficoltà economiche citate generano inevitabilmente una verticale caduta della godibilità di servizi pubblici da parte dei cittadini, tra cui la possibilità di usufruire di una dotazione infrastrutturale costituita da opere pubbliche sicure ed efficienti, soprattutto nei piccoli borghi;

28) il trasporto marittimo presenta una storia millenaria. L'aumento della

capacità di carico, dovuto allo sviluppo del sistema dei trasporti via mare da un punto di vista tecnologico e ingegneristico, ha reso il commercio marittimo centrale e decisivo, nonché la spina dorsale del commercio mondiale e della catena di approvvigionamento manifatturiera;

29) il rafforzamento e la promozione del sistema logistico e strutturale dei nostri porti, nonché il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche, rappresentano un tassello strategico decisivo per il rilancio del *made in Italy*;

30) il sistema portuale italiano, peraltro, può diventare il terminale dei corridoi marittimi euromediterranei e snodo nevralgico del nostro sistema produttivo, *leader* in molte tipologie di prodotti che utilizzano materie prime importate e che esportano prodotti finiti di grande qualità e riconoscibilità;

31) porti, interporti e aeroporti sono i nodi di una rete logistica lunga e articolata, la cui efficienza è fortemente correlata alla capacità di intervenire in modo organico lungo tutta la filiera, assicurando risorse e progettualità integrata, ma anche scelte oculate in base alla strategia dei mercati economici e produttivi di riferimento, che siano nazionali ovvero internazionali. Diversamente, le risorse impiegate non sarebbero efficaci nell'aumentare la capacità intermodale della rete logistica;

32) in molti casi, le grandi compagnie di navigazione prediligono, per la movimentazione di carichi, i porti del Nord Europa, piuttosto che, ad esempio, quelli del Nord Tirreno rinunciando così a un significativo risparmio in termini di tempi di navigazione. Questa scelta, apparentemente illogica, trova fondamento nei tempi e nei costi dei servizi di terra e dei collegamenti con i centri di produzione/consumo;

33) è necessario concepire le infrastrutture logistiche come un *unicum* di nodi e reti, adeguatamente interconnessi e dimensionati, che consentano una movi-

mentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di colli di bottiglia;

34) l'adeguamento e ammodernamento delle infrastrutture portuali secondo una logica di sviluppo sostenibile è l'orizzonte in cui inscrivere la programmazione degli interventi allo scopo di promuovere la transizione verso i *green ports*. Questo significa accelerare gli investimenti per l'elettificazione delle banchine (il cosiddetto « *cold ironing* ») che permetterebbe di abbattere sensibilmente le emissioni di CO2 legate allo stazionamento delle navi in porto, ma anche guardare con sempre maggior attenzione ai progetti di sviluppo legati all'idrogeno come combustibile alternativo;

35) nell'ambito del *Green Deal* europeo e del pacchetto « *Fit for 55%* », l'Unione europea ha esteso l'Eu Ets al settore del trasporto marittimo. La direttiva 2023/959 prevede che dal 2024 le compagnie di navigazione acquistino permessi (EUAs) per ogni tonnellata di CO2 emessa, con riguardo alle navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate fino a coprire il 100 per cento delle emissioni entro il 2026;

36) questo incremento ha destato molte preoccupazioni nel settore per gli effetti in termini di competitività per le aziende. La direttiva penalizza in particolare gli Stati membri che dipendono fortemente dal trasporto marittimo e potrebbe portare alla delocalizzazione delle attività di trasbordo dai porti europei a quelli del Nord Africa, meno impattati dal sistema Eu Ets con conseguenze occupazionali negative e rischi per la sicurezza nazionale;

37) un caso critico è il porto di Gioia Tauro, specializzato nel *transshipment*, che rischia di perdere competitività e attività. La necessità di eludere il sistema Eu Ets potrebbe vedere le navi scegliere porti non-UE come prima tappa per ridurre i costi, aggravando lo svantaggio competitivo dei porti europei, specialmente sulle rotte intercontinentali. Occorre rivedere quanto prima queste norme a livello europeo e, nel frattempo, utilizzare i fondi generati dal sistema Ets per incentivi agli investimenti e alla decarbonizzazione del settore;

38) la nautica da diporto, per l'importanza assunta sia dal punto di vista economico che ambientale e culturale, rappresenta un settore trainante per il turismo costiero, la cantieristica navale, la valorizzazione del patrimonio marittimo e la promozione di uno stile di vita sostenibile a contatto con il mare. Per garantire una crescita equilibrata e duratura di questo comparto, è essenziale adottare misure di sostegno mirate, tra cui semplificazioni burocratiche; incentivi fiscali per l'acquisto e il *refitting* delle imbarcazioni, investimenti nelle infrastrutture portuali e nella digitalizzazione dei servizi, oltre a programmi di formazione professionale per rafforzare le competenze degli operatori del settore. Inoltre, è cruciale promuovere pratiche rispettose dell'ambiente, come l'adozione di tecnologie a basso impatto e la diffusione della cultura del mare tra i diportisti;

39) il trasporto aereo ricopre un'importanza strategica in considerazione dell'impatto economico generato che va ben oltre il settore della mobilità. Il settore turistico, il *business* internazionale o la capacità di consentire la conoscenza della ricchezza culturale fanno dell'aviazione la protagonista indiscussa dell'impatto economico e sociale a livello intercontinentale;

40) esso consente investimenti diretti esteri, sviluppo di *cluster*, specializzazione e altre attività che influiscono direttamente sulla popolazione e sul valore del prodotto interno lordo di un Paese. In questo senso ricopre un'importanza strategica sia per la mobilità interna che per quella turistica la realizzazione prevista sia nel PNRR che nel Piano aeroporti dei collegamenti tra rete ferroviaria e aeroporti, con particolare riferimento alle opere già commissariate;

41) la rapida diffusione delle nuove tecnologie incide in modo significativo anche sul settore della mobilità dei beni e delle persone. La rivoluzione tecnologica porterà alla graduale implementazione di nuovi modelli integrati e intermodali di mobilità intelligente, sia aerea che terrestre, tali da sviluppare soluzioni innovative ed ecosostenibili su cui si baseranno nuovi

scenari di *business* per la realizzazione della mobilità come servizio e saranno elementi naturali nella quotidianità delle nuove generazioni. Affinché l'Italia possa raggiungere anche in questo la *leadership* a livello globale, è fondamentale che si realizzi un coordinamento significativo tra le azioni di Governo, gli operatori e i territori,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare le necessarie iniziative, anche di carattere normativo, volte a garantire il rispetto del cronoprogramma per la realizzazione delle opere strategiche citate in premessa;
- 2) ad adottare ulteriori iniziative per proseguire, ampliare e potenziare gli interventi volti a garantire la sicurezza degli *asset* della rete ferroviaria per tutti i cittadini e viaggiatori;
- 3) ad adottare iniziative, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, volte a continuare a investire sullo sviluppo dell'alta velocità e dell'alta capacità in tutte le aree del Paese, valutando anche l'apertura di ulteriori scali merci, soprattutto nelle aree strategiche dove è possibile creare collegamenti intermodali con i porti;
- 4) a proseguire nella realizzazione del progetto di velocizzazione, ammodernamento e miglioramento della linea ferroviaria Adriatica, a partire dalla tratta Bologna-Castel Bolognese;
- 5) a promuovere, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, l'utilizzo della forma elettronica nelle operazioni di carico e scarico del settore dell'autotrasporto, affinché la gestione dei flussi informativi e dei relativi flussi documentali, possa essere svolto anche mediante piattaforme IT interoperabili o altro sistema autorizzato dalle amministrazioni centrali;
- 6) a valutare l'opportunità di considerare l'utilizzo di una quota dei fondi generati dal sistema Ets anche per incentivi agli investimenti pubblici e privati, per questi ultimi nel limite del regime *de*

- minimis*, tenuto conto delle varie esigenze di finalizzazione coerenti con la disciplina del settore di riferimento, sentiti anche gli operatori di settore;
- 7) ad adottare, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica e nel rispetto della normativa europea, le necessarie iniziative volte a sostenere la categoria dell'autotrasporto, in particolare affrontando le questioni del costo del lavoro, delle patenti, del carburante, le variazioni dei corrispettivi dei contratti di trasporto per l'effettuazione dei noli marittimi, nonché di assumere le necessarie iniziative volte a riequilibrare maggiormente la disciplina delle condizioni contrattuali nei contratti di trasporto merci su strada;
- 8) ad adottare le dovute iniziative e reperire le necessarie risorse, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, volte a sostenere gli enti territoriali nella realizzazione degli interventi di realizzazione, manutenzione e messa in sicurezza di opere pubbliche e di rigenerazione urbana connesse alle infrastrutture del settore dei trasporti;
- 9) ad assumere ogni opportuna iniziativa di competenza volta a rafforzare le reti portuali nazionali e lo sviluppo della pianificazione e razionalizzazione delle infrastrutture portuali turistiche con investimenti finalizzati a un pieno sviluppo del settore, in termini di efficienza e affidabilità e, in particolare per:
- a) il consolidamento, la sicurezza e l'adeguamento della dotazione infrastrutturale;
 - b) la riduzione del *deficit* di interconnessione attraverso un approccio di insieme;
 - c) la digitalizzazione dei processi della logistica e nella *supply chain*;
 - d) la semplificazione delle procedure amministrative;
 - e) la sostenibilità, con interventi che favoriscano lo sviluppo di porti *green*;
- 10) a pianificare interventi e processi idonei a sviluppare infrastrutture e conseguenti procedure operative funzionali allo sviluppo di carburanti alternativi per lo *shipping* in linea con l'evoluzione tecnologica del settore e lo sviluppo dei processi industriali della logistica marittima e portuale in materia di « *carbon neutrality* », anche attraverso un confronto attivo con gli operatori del mercato;
- 11) ad assumere ogni iniziativa di competenza, anche di carattere normativo, volta alla modifica della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e, in particolare, per:
- a) un riordino delle competenze dell'Autorità di sistema portuale;
 - b) un rafforzamento della *governance* a livello centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in un'ottica di semplificazione di ruoli tra funzioni pubbliche, ad oggi molteplici, che garantisca efficienza e coordinamento delle Adsp, ferme restando le competenze delle regioni coerentemente con il dettato costituzionale, nonché l'armonizzazione delle regole per una giusta competizione e cooperazione tra le Adsp;
- 12) a stanziare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, ulteriori risorse a disposizione degli incentivi per lo *shift* modale, con garanzie di ricezione effettiva da parte degli utenti, al fine di consentire lo sviluppo del trasporto combinato e intermodale;
- 13) ad assumere ogni necessaria iniziativa di competenza volta a promuovere le infrastrutture portuali turistiche, comprese le attività produttive quali cantieri e officine nautiche, nonché ad adottare ulteriori iniziative mirate per sostenere lo sviluppo del settore della nautica da diporto, tra cui semplificazioni burocratiche, incentivi fiscali per l'acquisto e il *refitting* delle imbarcazioni, investimenti nelle infrastrutture portuali e nella digitalizzazione dei servizi, oltre a programmi di

- formazione professionale per rafforzare le competenze degli operatori del settore;
- 14)** ad assumere ogni necessaria iniziativa di competenza per garantire una risoluzione dei problemi delle code dell'autotrasporto nell'accesso ai porti con la gestione programmata dei mezzi, anche attraverso l'implementazione di sistemi digitali di collegamento tra la rete autostradale e i porti stessi;
- 15)** a predisporre ogni iniziativa legislativa e regolamentare volta a dare piena applicazione al principio di continuità territoriale con riferimento alle criticità segnalate in premessa, nonché a promuovere modifiche coerenti e all'uopo necessarie della normativa nazionale ed europea in tema di trasporti e mobilità;
- 16)** a promuovere lo sviluppo del settore del trasporto aereo, garantendo in modo particolare l'efficienza e la regolarità del servizio, la sicurezza e i diritti dei passeggeri, mettendo in campo politiche di rilancio del settore, e proseguendo l'opera di realizzazione di collegamenti tra rete ferroviaria e aeroporti;
- 17)** a promuovere anche in sede europea le modifiche necessarie della normativa comunitaria in tema di trasporti aerei e marittimi, volte alla mitigazione del divario economico-sociale che la condizione di insularità implica, con specifico riguardo all'ambito dei trasporti, in piena attuazione del principio di insularità di cui all'articolo 119 della Costituzione, nonché della risoluzione Omarjee del Parlamento europeo;
- 18)** compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, con i regolamenti di settore e con la disciplina in materia di aiuti di Stato, a valutare l'opportunità di promuovere iniziative legislative e regolamentari per sostenere le imprese che si impegnano a mantenere invariate per 24/36 mesi le tratte e le tariffe da e per le isole;
- 19)** a promuovere in sede europea l'inserimento di tutte le nostre isole nell'articolo 349 del Tfeue o all'interno di una normativa specifica analoga in materia di trasporti aerei e marittimi;
- 20)** a sostenere, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica lo sviluppo delle ferrovie e dei treni storici.
- (1-00450)** « Furgiuele, Deidda, Caroppo, Semenzato, Maccanti, Raimondo, Boscaini, Tirelli, Marchetti, Amich, Cattaneo, Montemagni, Baldelli, Sorte, Panizzut, Cangiano, Zinzi, Frijia, Dara, Longi, Benvenuto, Ruspandini, Bof, Gaetana Russo, Stefani, Mattia, Pizzimenti, Milani, Fabrizio Rossi ».

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALA0147150