

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-01448 Ghirra: Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale	136
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	142
5-01449 Raimondo: Ripristino dei voli diretti tra gli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino	136
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	143
5-01450 Caroppo: Regolare funzionamento della linea ferroviaria Cuneo-Nizza	136
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	144
5-01451 Barbagallo: Reintroduzione delle risorse per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie funzionali alla decarbonizzazione	137
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	145
5-01452 Pastorella: Elaborazione di sistemi di accesso al <i>bonus</i> trasporti alternativi al « <i>click day</i> »	137
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	146
5-01453 Iaria: Sostegno economico agli enti locali per la copertura degli extracosti relativi a tramvie e trasporto rapido di massa	137
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	147

SEDE CONSULTIVA:

DL 124/2023: Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione. C. 1416 Governo (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	138
<i>ALLEGATO 7 (Parere approvato)</i>	148
Disposizioni per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica. C. 1294 Governo e abb. (Parere alla II Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	139
<i>ALLEGATO 8 (Proposta di parere della relatrice)</i>	149

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli. Atto n. 84 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	140
---	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	141
---	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 11 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 14.

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

5-01448 Ghirra: Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale.

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

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Francesca GHIRRA (AVS), replicando, ringrazia il sottosegretario per l'articolata risposta e confida che le risorse verranno effettivamente spese. Lamenta che anche nell'ultimo disegno di legge di riforma del codice della strada si parli più di inasprimento delle pene che di investimenti per garantire la sicurezza; inoltre, nella NADEF non vi è traccia di investimenti né sulle infrastrutture né sul trasporto pubblico locale e nel decreto-legge « *asset* » più che di un nuovo fondo dedicato si dispone una diversa ripartizione del Fondo già esistente. Ricorda che la documentazione sul pessimo stato del cavalcavia di Mestre che ha determinato la morte di 21 persone si trovava presso la procura di Venezia da oltre un anno.

È dunque fondamentale, osserva, mettere gli enti locali nella condizione di riparare le strade e garantire la sicurezza dei propri cittadini, e in questo senso gli investimenti su trasporto pubblico locale e ferrovie sono indispensabili. Spera dunque che da parte del Governo vi sia una presa di coscienza e che nella legge di bilancio

vengano date delle risposte, che per ora sono state insufficienti.

5-01449 Raimondo: Ripristino dei voli diretti tra gli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino.

Novo Umberto MAERNA (FDI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Novo Umberto MAERNA (FDI), replicando, manifesta insoddisfazione per gli impegni assunti dal Governo e auspica che si possa fare in tempi veloci. Ricorda che ITA ha istituito voli anche da Verona e altre città e sottolinea che a maggior ragione essi dovrebbero essere ripristinati da Malpensa; si domanda infine se ITA non potrebbe rendere a questo scopo disponibili gli *slot* di Malpensa ad oggi inutilizzati.

5-01450 Caroppo: Regolare funzionamento della linea ferroviaria Cuneo-Nizza.

Roberto BAGNASCO (FI-PPE), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Roberto BAGNASCO (FI-PPE), replicando, ringrazia il sottosegretario per la precisione con la quale ha risposto. Oltre a quanto già detto, ricorda che le problematiche esistenti sono quasi tutte inerenti il territorio francese, mentre nella parte italiana i lavori sono stati completati nella stragrande maggioranza delle località: è dunque un problema di rapporti con la Francia. Sottolinea infine che la linea Cuneo-Nizza è una ferrovia storica assolutamente straordinaria, che offre scorci panoramici impareggiabili, dotata di grande attrattività turistica. Prega dunque il sottosegretario di

seguire la vicenda, che ha tra l'altro un rilievo di tipo internazionalistico.

5-01451 Barbagallo: Reintroduzione delle risorse per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie funzionali alla decarbonizzazione.

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

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Marco SIMIANI (PD-IDP), replicando in qualità di cofirmatario, manifesta insoddisfazione perché a suo avviso il rappresentante del Governo di fatto non ha risposto. Oggetto dell'interrogazione era la reintroduzione delle risorse in argomento; la risposta del sottosegretario è stata che essa avverrà quando la progettazione sarà più avanzata e vi saranno i progetti esecutivi. Molte opere del Nord, al contrario, sono state finanziate senza il progetto esecutivo e non è lecito operare differenze così importanti fra le varie aree geografiche. Aggiunge che si tratta di opere fondamentali in ambito ambientale e di transizione ecologica, rispetto alle quali il viceministro Rixi ha chiaramente dichiarato che le risorse sarebbero state reinserite o in legge di bilancio o con i fondi FSC, impegno non presente invece nella risposta odierna. Ricorda infine che le risorse sono legate alle connessioni di grandi opere (ad esempio, la Darsena Europa di Livorno) in cui sono stati impiegati finanziamenti anche privati: si causa dunque un danno di programmazione non solo infrastrutturale ma anche economica.

5-01452 Pastorella: Elaborazione di sistemi di accesso al *bonus* trasporti alternativi al « *click day* ».

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE), intervenendo in videoconferenza, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Giulia PASTORELLA (A-IV-RE), replicando, dichiara che la risposta le appare paradossale: lei aveva chiesto se il sistema del « *click day* » fosse corretto, la risposta del sottosegretario è stata che esso verrà utilizzato anche nella prossima erogazione di fondi. Invita dunque il Governo a ponderare ulteriormente se questa piattaforma rappresenti una metodologia adatta a una misura a tutela delle fasce più fragili, quali anziani o stranieri, che spesso non hanno gli strumenti per accedervi. Conclude che la digitalizzazione della pubblica amministrazione è in sé un valore, ma bisogna calibrarla alle situazioni specifiche.

5-01453 Iaria: Sostegno economico agli enti locali per la copertura degli extracosti relativi a tramvie e trasporto rapido di massa.

Antonino IARIA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Antonino IARIA (M5S), replicando, apprezza la precisione della risposta ma manifesta comunque forti perplessità. La domanda fondamentale era infatti se nella legge di bilancio il Fondo sarebbe stato nuovamente aumentato; il Governo intende giustamente effettuare una ricognizione sui progetti, ma già si è certi che l'aumento dei costi costituisce una realtà, pari al 15 o 20 per cento rispetto al costo previsto. Sperava dunque, afferma, che vi fosse un impegno più deciso nel prevedere già in legge di bilancio un ulteriore finanziamento supplementivo: il rischio infatti è che le amministrazioni locali debbano rimandare progetti importanti perché non dispongono del necessario quadro di certezze. Preannunzia infine che tornerà su questo punto anche nel corso dell'esame della legge di bilancio con opportuni emendamenti e spera di riuscire ad aiutare in questo senso gli

enti locali, citando a titolo esemplificativo il comune di Torino, impegnato nella realizzazione della linea 2 della Metropolitana.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

La seduta termina alle 14.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 11 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.45.

DL 124/2023: Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione.

C. 1416 Governo.

(Parere alla V Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 10 ottobre 2023.

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

Ricorda che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione introduttiva.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, presente illustra una proposta di parere favorevole con due osservazioni (*vedi allegato 7*).

Francesca GHIRRA (AVS) preannuncia che il voto del suo gruppo sarà contrario. In primo luogo, si tratta ancora una volta di un provvedimento estremamente eterogeneo, a differenza di ciò che la Costituzione prevede in materia di decretazione d'urgenza. In secondo luogo, nel merito già

presso la Commissione competente in sede referente il gruppo AVS ha presentato numerosi emendamenti rispetto all'istituzione della ZES Unica: per quanto sembri un piano strutturale per il Mezzogiorno, sussistono seri dubbi sul fatto che l'Unione europea possa approvare una misura di questo tipo, assai differente rispetto alle attuali ZES, circoscritte e limitate, per via della normativa sugli aiuti di Stato. Inoltre, vengono privati i territori in cui le ZES sono attualmente attive di uno strumento che ha consentito il loro rilancio.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) dichiara polemicamente che più che di un decreto-legge « Sud », occorrerebbe parlare di un decreto-legge contro il Sud. A parte le considerazioni di metodo, nel merito viene condannato lo sforzo finora fatto sulle ZES, che rappresentavano una garanzia per la territorializzazione delle risorse con la partecipazione di comuni e regioni; ora invece la ZES sarà unica, centralizzata e priva di qualsiasi garanzia per le imprese. I tempi per la definizione del procedimento saranno di appena trenta giorni, compresa la dichiarazione di pubblica utilità: mancherà dunque un'istruttoria adeguata. Scomparirà il taglio dell'IRES e non vi sarà garanzia che sul fondo FSC venga ricavata la quota 80-20 per il Mezzogiorno; inoltre sui fondi di coesione si è di fronte a un vero e proprio commissariamento delle regioni. Preannuncia dunque il voto contrario del gruppo PD.

Antonino IARIA (M5S) definisce il decreto puramente propagandistico: si cerca apparentemente di aiutare il Sud, mentre vengono tagliati dei fondi. Cita il caso del ponte sullo Stretto: la maggior parte dei fondi di coesione saranno spostati su un'opera assai controversa. È di fatto terminato il dibattito sull'istituzione di ZES non solo su base geografica, che avrebbe potuto essere di grande aiuto per le aree montane. Conclude che il Governo Meloni non ha un'idea, ma è assai abile nel vendere cose che non esistono: le regioni del Sud penseranno di essere aiutate, invece sono state commissariate. Preannuncia dunque il voto contrario del gruppo MoVimento 5 Stelle.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con due osservazioni del relatore (*vedi allegato 7*).

Disposizioni per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica.

C. 1294 Governo e abb.

(Parere alla II Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Eliana LONGI (FDI), *relatrice*, dichiara che, per quanto gli ambiti di competenza della Commissione nel provvedimento in esame risultino limitati, si augura che sia l'occasione per trovare un'unità politica trasversale, dando un forte segnale su un tema così drammatico come quello dei femminicidi.

Osserva quindi che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione Giustizia sul disegno di legge recante « Disposizioni per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica » (C. 1294).

La proposta di legge si pone all'interno dell'evoluzione della normativa italiana in materia di violenza sulle donne, che prende le mosse dalla ratifica della Convenzione di Istanbul sulla prevenzione e sulla lotta contro la violenza nei confronti delle donne e la violenza domestica; a seguito della ratifica, l'Italia ha compiuto una serie di interventi volti a istituire una strategia integrata per combattere la violenza nel solco tracciato dalla Convenzione.

Ricorda che la Commissione Giustizia non ha ancora concluso l'esame in sede referente. Dal momento che l'avvio della discussione generale in Assemblea è fissato a lunedì 16 ottobre, la Commissione si esprimerà sul testo originario del disegno

di legge governativo, adottato come testo base dalla Commissione Giustizia.

Si tratta di un intervento organico assai ampio, che ricomprende diverse misure volte al contrasto della violenza sulle donne.

I profili di competenza della Commissione risultano tuttavia, come detto, limitati. Richiama in proposito l'articolo 9 che introduce nel codice di procedura penale l'articolo 382-*bis*, che prevede la possibilità dell'arresto in flagranza differita nei casi di violazione dei provvedimenti di allontanamento dalla casa familiare e del divieto di avvicinamento ai luoghi frequentati dalla persona offesa, di maltrattamenti contro familiari e conviventi, nonché di atti persecutori. Nei predetti casi, si considera infatti in stato di flagranza colui che, sulla base di documentazione video fotografica o di altra documentazione legittimamente ottenuta da dispositivi di comunicazione informatica o telematica, dalla quale emerga inequivocabilmente il fatto, ne risulta autore. L'arresto deve essere compiuto non oltre il tempo necessario alla sua identificazione e, comunque, entro le quarantotto ore dal fatto.

L'articolo 10 interviene inoltre sulla disciplina del cosiddetto braccialetto elettronico. Esso consente al giudice di disporre procedure di controllo mediante l'utilizzo di « mezzi elettronici o altri strumenti tecnici » senza doverne verificare preventivamente la disponibilità ma solo la fattibilità tecnica e prevede l'applicazione della misura cautelare in carcere nel caso di manomissione dei mezzi elettronici e degli strumenti tecnici di controllo disposti con la misura degli arresti domiciliari o con altre misure coercitive.

Formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 8*).

Valentina GHIO (PD-IDP) dichiara di ritenere fuorviante porre in votazione un provvedimento così rilevante, giacché questa mattina in Commissione Giustizia non è stato preso in considerazione nessuno dei pochissimi emendamenti presentati; fa presente che di certo l'approvazione di tali emendamenti arricchirebbe il provvedimento, in particolare su temi quali la formazione, la riduzione dei tempi per l'avvio

delle procedure o il consenso. Il suo gruppo non considera opportuno porre in votazione il provvedimento e suggerisce di aspettare la conclusione dell'esame presso la Commissione di merito.

Francesca GHIRRA (AVS) ritiene inopportuno esprimersi sul testo base e preannunzia quindi l'astensione del gruppo AVS. Confida sul voto unanime su una materia così importante e urgente come la violenza contro le donne, in particolare se la maggioranza accoglierà alcuni suggerimenti delle opposizioni.

Elena MACCANTI (LEGA), pur comprendendo la tematica sollevata, ricorda che la Commissione è in sede consultiva ed è solo chiamata a dare il parere su due articoli di natura tecnica. Crede dunque che si debba procedere alla votazione e si unisce all'auspicio formulato dalla relatrice di un voto unanime.

Antonino IARIA (M5S) dichiara che, per essere collaborativi e dare la giusta importanza al provvedimento, gli sembra più corretto rimandare la votazione a quando nella Commissione Giustizia siano stati chiariti tutti i nodi pendenti.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dispone una breve sospensione della seduta, al fine di verificare i tempi di esame del provvedimento da parte della Commissione di merito.

La seduta, sospesa alle 15, è ripresa alle 15.05.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, comunica che l'ufficio di presidenza della Commissione Giustizia ha appena deliberato di chiedere un rinvio dell'esame in Aula e che è dunque possibile posticipare il voto sul parere.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 11 ottobre 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 15.10.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante modifiche al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, in materia di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli.

Atto n. 84.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

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

Alessandro SORTE (FI-PPE), *relatore*, riferisce in ordine allo schema che reca modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica n. 474 del 2001, il quale riguarda la circolazione in prova dei veicoli.

Pur in apparenza una materia di minore importanza, essa in realtà ha un certo impatto sull'attività quotidiana di una nutrita serie di soggetti, quali per esempio le fabbriche, le officine e persino le università presso le quali si portano avanti sperimentazioni sulla mobilità e la circolazione.

Per i dettagli rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici. Si limita a ricordare che l'attuale testo del decreto del Presidente della Repubblica del 2001, il quale aveva sostituito la disciplina contenuta nel codice della strada, prevede che la carta di circolazione delle vetture non sia necessaria per alcuni soggetti. La formulazione per così dire «in negativo» della norma ha indotto la Cassazione a interpretare la disciplina come di carattere dero-

gatorio ed eccezionale rispetto a quella ordinaria. Sicché in sede giurisprudenziale si è ritenuto che la vettura in prova sia solo quella non ancora immatricolata e con precisi limiti.

Viceversa la prova – anche per esigenze di maggiore flessibilità e operatività connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento – deve essere intesa come un distinto regime di circolazione, con riferimento anche a veicoli già immatricolati.

Per tale motivo e in attuazione dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021, viene ora modificato il decreto del Presidente della Repubblica del 2001 con una serie di previsioni più puntuali e chiarificatrici. Ai fini della circolazione in prova resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

L'articolo 1 dello schema, in particolare, elenca i soggetti cui può essere rilasciata un'autorizzazione alla circolazione di prova.

L'articolo 1-*bis* prevede un limite massimo al rilascio di autorizzazioni alla circolazione di prova, che dipende dal numero di dipendenti o collaboratori (partecipanti stabilmente all'attività di impresa e con contratto non inferiore a dodici mesi) in rapporto di un'autorizzazione ogni cinque dipendenti, con un numero massimo di cento autorizzazioni e una sola autorizza-

zione ove il numero di dipendenti o collaboratori sia inferiore a cinque; gli istituti universitari e gli enti pubblici di ricerca possono ottenere un massimo di cinque autorizzazioni a prescindere dal numero di soggetti impiegati.

L'autorizzazione è rilasciata dalla Motorizzazione civile e non più dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Essa è personale e non cedibile, nonché utilizzabile da un solo veicolo per volta esclusivamente per la circolazione in territorio italiano, salvo diversi accordi con altri Stati. Viene specificato, inoltre, come sul veicolo possa esser presente, oltre al titolare dell'autorizzazione, uno dei soggetti di cui al neointrodotta comma 1-*bis* o un dipendente, muniti di delega e che abbiano un rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione.

Lo schema poi contiene una dettagliata disciplina per lo smarrimento o il deterioramento della targa di prova.

Per il resto, rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici e preannuncia una proposta di parere favorevole senza condizioni od osservazioni.

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

La seduta termina alle 15.15.

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

Mercoledì 11 ottobre 2023.

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

ALLEGATO 1

5-01448 Ghirra: Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il Ministero ha in corso una serie di misure sia con riguardo alla sicurezza stradale che per il potenziamento del trasporto pubblico locale, con l'intento di decongestionare le aree urbane dal traffico privato, ridurre il tasso di incidentalità e rendere le nostre città più vivibili e sicure.

Entrando nel merito dei provvedimenti, con particolare riferimento alla sicurezza delle strade degli enti territoriali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stanziato circa 11,5 miliardi di euro per la sicurezza stradale da spendere entro il 2034 a beneficio delle città metropolitane e delle province, parte dei quali esclusivamente destinati alla messa in sicurezza di ponti e viadotti.

Nel decreto Asset di recente approvazione, è stato, inoltre, istituito un apposito fondo per il finanziamento di interventi urgenti di messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza comunale, con una dotazione complessiva di 50 milioni di euro per il triennio 2023-2025.

Per quanto attiene al trasporto pubblico locale, entro il 2026, con i fondi del PNRR, verrà rinnovata la flotta degli autobus delle grandi città e dei comuni con alto tasso di inquinamento, con l'acquisto di 3000 nuovi autobus a zero emissioni ad alimentazione elettrica o a idrogeno per un investimento di circa 2 miliardi di euro.

Quanto agli investimenti destinati al potenziamento del sistema ferroviario regio-

nale e dei sistemi di trasporto rapido di massa, tra cui metro, tram, bus rapid transit, sono previsti interventi pari a:

3.151 milioni di euro per il potenziamento delle reti ferroviarie regionali;

2.761 milioni di euro per la sicurezza delle reti ferroviarie regionali;

2.243 milioni di euro per l'acquisto di materiale rotabile;

16.228 milioni di euro per la realizzazione di nuovi sistemi di trasporto rapido di massa.

In particolare, per la flotta del servizio regionale, Trenitalia sta investendo per nuovi treni Rock, Pop e Blues di ultima generazione, di tipo ibrido con tre modalità di trazione (elettrica, diesel e batterie), più sicuri, confortevoli e riciclabili oltre il 95 per cento, attrezzati con posti bici e con massima attenzione alle persone a mobilità ridotta.

A fronte di un investimento di circa 6 miliardi di euro, si prevede a regime una dotazione di 754 nuovi convogli in diverse regioni.

Concludo, ricordando che sono attualmente in corso le interlocuzioni tecniche per la definizione della manovra di bilancio, nella quale potranno essere individuate ulteriori risorse a vantaggio sia della sicurezza stradale che per il potenziamento del trasporto pubblico locale.

ALLEGATO 2

5-01449 Raimondo: Ripristino dei voli diretti tra gli aeroporti di Milano Malpensa e Roma Fiumicino.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto dagli onorevoli interroganti, rappresento quanto segue.

In premessa ricordo che il Regolamento europeo n. 1008/2008 stabilisce che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare le tariffe aeree sia per il trasporto passeggeri che merci.

Pertanto, le scelte delle rotte attengono alla specifica pianificazione dei vettori e vengono fatte, di stagione in stagione, esclusivamente sulla base delle valutazioni di mercato.

Per quanto di competenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è al lavoro per la redazione del nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, che ha, tra l'al-

tro, lo scopo di potenziare la competitività del sistema economico nazionale, di soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci, di aumentare l'accessibilità alle reti di trasporto, con particolare attenzione proprio alla valorizzazione del sistema aeroportuale nazionale, per consolidare la proiezione internazionale e intercontinentale del nostro Paese.

In tal senso, Malpensa assumerà un ruolo assolutamente centrale a livello di « sistema Paese ».

In virtù di tale ruolo e dell'importanza che lo scalo rivestirà, potranno maturare nuove opportunità e sinergie che renderanno possibile un nuovo scenario di riferimento grazie al quale le compagnie aeree saranno spinte a compiere scelte strategiche nel senso auspicato dagli onorevoli interroganti.

ALLEGATO 3

5-01450 Caroppo: Regolare funzionamento della linea ferroviaria Cuneo-Nizza.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto dagli onorevoli interroganti, rappresento quanto segue.

La ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza è un'importante infrastruttura per la comunicazione internazionale fra il Piemonte, la Riviera di Ponente e la Costa Azzurra ed una risorsa straordinaria per i collegamenti e lo sviluppo turistico delle Alpi Marittime denominata anche «ferrovia delle meraviglie», in quanto fra le più spettacolari e scenografiche ferrovie panoramiche d'Europa.

In merito al rinnovo della Convenzione Italo-francese, proprio lo scorso 6 ottobre, si è tenuta una riunione della Commissione Intergovernativa Alpi Meridionali nel corso della quale i rappresentanti dei Ministeri competenti hanno reso noto l'avvio della procedura per la firma e successiva ratifica della nuova convenzione, che sostituirà la precedente del 1970.

Inoltre, nel corso della riunione, è stato deciso di attivare un gruppo di lavoro tecnico su richiesta della regione Sud-Provenza/Alpi/Costa Azzurra (PACA) per la definizione delle problematiche di gestione dei servizi ferroviari tra le regioni coinvolte (Piemonte, Liguria e Sud-PACA) sulla base del principio di reciprocità.

In aggiunta, è stata confermata da parte delle regioni Piemonte e PACA la volontà di riconfermare i servizi navetta tra Tenda e Limone dedicati agli sciatori (cosiddetti «treni delle nevi») anche per la prossima

stagione invernale ed affrontata la questione del Tenda *bis*.

Per quanto attiene alla linea ferroviaria Cuneo-Nizza, è stata sottoscritta da Rete Ferroviaria Italiana e dalla società francese SNCF-R la convenzione per lo studio di fattibilità del ripristino della velocità di 80 chilometri orari della tratta ferroviaria in territorio francese.

La delegazione italiana ha chiesto, nelle more degli approfondimenti tecnici, che venga valutata la possibilità del ripristino immediato di tale velocità in alcune tratte in territorio francese al fine di consentire una maggiore capacità della linea ed il conseguente soddisfacimento delle richieste di mobilità delle popolazioni delle valli, anche in considerazione dei lavori in corso sull'itinerario stradale internazionale.

Informo, altresì, come comunicato da Rete Ferroviaria Italiana, che tra Cuneo e Ventimiglia sono previste tre coppie di treni al giorno con l'orario 2023. Inoltre RFI, su richiesta della regione Piemonte, ha avviato uno studio sulla possibilità di modificare gli orari di partenza di alcuni treni in modo da renderli più aderenti alle richieste di mobilità del territorio piemontese e ligure.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proseguirà il confronto con la parte francese con l'obiettivo di raggiungere presto la conclusione dell'accordo e tutelare la salvaguardia di questa storica linea ferroviaria.

ALLEGATO 4

5-01451 Barbagallo: Reintroduzione delle risorse per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie funzionali alla decarbonizzazione.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto dall'onorevole interrogante, rappresento quanto segue.

Nell'ambito della realizzazione programmi approvati si è presentata la necessità di rimodulare le risorse disponibili per finanziare opere con una maturità progettuale avanzata. A tal fine, sono state attinte risorse da progetti che non prevedono obbligazioni giuridicamente vincolanti nel corso del 2023.

In particolare, si è valutato di fornire copertura finanziaria alle esigenze connesse alla prosecuzione di alcune delle attività dei progetti legati al PNRR in linea con i termini del Piano, nonché delle opere attribuite al coordinamento dei commissari e di quelle ritenute prioritarie, nonché per la prosecuzione dei programmi connessi al miglioramento degli *standard* di sicurezza e *upgrading* della rete.

Si è deciso, pertanto, di utilizzare le risorse precedentemente destinate alla realizzazione delle linee ferroviarie che non avrebbero raggiunto appaltabilità entro quest'anno, con l'impegno di reintegrare tali finanziamenti nell'ambito dell'aggiornamento del Contratto di Programma RFI per l'anno 2024.

Al contempo, l'erogazione delle risorse per le ferrovie citate dagli onorevoli interroganti verrà allineata a livello temporale con lo sviluppo dell'*iter* progettuale e realizzativo delle stesse che, dunque, non incorrerà in alcun blocco.

Infine, preciso che per quanto concerne la realizzazione dei lotti delle tratte ferroviarie Roma-Pescara e della Orte-Falco-nara, queste erano già state oggetto di rimodulazione nell'ambito del PNRR.

ALLEGATO 5

5-01452 Pastorella: Elaborazione di sistemi di accesso al *bonus* trasporti alternativi al « *click day* ».**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto dall'onorevole interrogante, rappresento quanto segue.

Premetto che il tema di questo atto di sindacato ispettivo è stato oggetto di discussione del Ministro Salvini in occasione della seduta di *question time* svolta lo scorso 4 ottobre alla Camera dei deputati.

La misura *Bonus* trasporti è in capo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, responsabile delle modalità di erogazione attraverso propria piattaforma.

Sentito sul tema, il Ministero del lavoro ha comunicato che, ad oggi, la piattaforma è stata temporaneamente disattivata per le funzionalità di richiesta di nuovi *bonus*. La stessa verrà riaperta con i fondi residui, generati dal mancato utilizzo di *bonus* rilasciati nel mese di ottobre 2023, che saranno resi disponibili per nuove domande

a partire dalle ore 8:00 del 1° novembre 2023 e resterà attiva fino all'esaurimento delle risorse.

Il Governo, nella consapevolezza di individuare altri sistemi di accesso al sostegno, ha già previsto ulteriori misure. Sottolineo, ad esempio, che il decreto-legge energia ha introdotto la possibilità di poter utilizzare il contributo previsto per la *social card* anche per l'acquisto di abbonamenti per autobus.

Per quanto di competenza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è al lavoro per potenziare il trasporto pubblico locale attraverso investimenti mirati per qualificare e aumentare l'offerta di bus, tram, metro e treni nelle città e sui territori, come appena illustrato in risposta all'interrogazione dell'onorevole Ghirra che qui riporto integralmente.

ALLEGATO 6

5-01453 Iaria: Sostegno economico agli enti locali per la copertura degli extracosti relativi a tramvie e trasporto rapido di massa.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto dagli onorevoli interroganti, rappresento quanto segue.

In premessa, per quanto attiene alle attività di erogazione delle risorse del fondo di cui all'articolo 1-septies, comma 8, decreto-legge n. 73 del 2021, relativo al secondo semestre dell'anno 2021, vorrei precisare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ripreso ad inizio dello scorso mese di maggio l'iter volto all'erogazione dell'acconto del 50 per cento poiché la procedura era stata sospesa a settembre 2022 a causa di un contenzioso conclusosi favorevolmente con sentenza Tar Lazio n. 6984 del 19 aprile 2023. A fine luglio del corrente anno, è stata interamente conclusa l'istruttoria relativa all'acconto del 50 per cento, con lo stanziamento di circa 51 milioni di euro a favore di tutti gli enti beneficiari ed emesso il decreto n. 171 del 9 agosto scorso, citato dagli onorevoli interroganti.

Nel contempo, in riferimento all'annualità 2022, sono state concluse le attività istruttorie per l'erogazione delle risorse del fondo di cui all'articolo 26, comma 4, lettere a) e b), del decreto-legge n. 50 del 2022 e ammesse a contributo le relative istanze.

Ricordo che il comma 458 della legge di Bilancio 2023 ha unito in un unico fondo le richiamate procedure di cui alle lettere a) e b), introducendo i commi 6-bis e 6-ter al citato articolo 26 del decreto-legge n. 50 del 2022 ed il relativo decreto ministeriale di attuazione ha aumentato le finestre temporali per la presentazione delle istanze, passando dalle precedenti due alle attuali

quattro (aprile, luglio e ottobre 2023 e gennaio 2024), disponendo l'immediata lavorazione nel mese successivo.

Le istruttorie per la prima finestra temporale del 30 aprile 2023 e per la seconda finestra temporale del 31 luglio 2023 sono state tempestivamente concluse e sono stati emessi i decreti dirigenziali di impegno e liquidazione e relativi ordini di pagamento.

Inoltre, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stata attivata apposita *task force* per consentire un'accelerazione della lavorazione delle istanze pregresse nonché delle nuove, anche alla luce dell'aumento delle finestre temporali. Infine, l'articolo 11 del decreto-legge n. 75 del 22 giugno 2023, ha introdotto una ulteriore semplificazione delle procedure con la previsione di controlli a campione sulle istanze di accesso al Fondo.

Per quanto attiene alle tramvie e ai progetti già finanziati attraverso procedure ordinarie inerenti il trasporto rapido di massa, rimaste bloccate per carenze di risorse connesse al « caro materiali », il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta effettuando una indagine ricognitiva preliminare su tali interventi per verificare eventuali necessità, acquisendo dagli Enti interessati documentazione a supporto dei maggiori costi, nonché dettagli sullo stato di attuazione.

Per la copertura di tali fabbisogni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ricorrerà alle risorse disponibili a normativa vigente sul Fondo Investimenti per la realizzazione di interventi di trasporto rapido di massa.

ALLEGATO 7

DL 124/2023: Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione. C. 1416 Governo.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione,

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Conversione in legge del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, recante disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione » (C. 1416 Governo);

rilevato che il capo III del provvedimento (articoli 9-17) istituisce, a far data dal 1° gennaio 2024, la Zona economica speciale per il Mezzogiorno – ZES unica, che ricomprende i territori di Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Pu-

glia, Sicilia e Sardegna, e che l'articolo 22 reca la relativa disciplina transitoria,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) nell'ambito della disciplina di riordino delle ZES, si valuti l'opportunità di salvaguardare le peculiarità dei singoli territori, garantendo il completamento dei progetti di sviluppo programmati precedentemente;

b) si valuti altresì l'opportunità di predisporre una lista di provvedimenti legislativi e regolamentari per dare applicazione al principio di insularità.

ALLEGATO 8

Disposizioni per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica. C. 1294 Governo e abb.

PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE

La IX Commissione,
esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Disposizioni per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica » (C. 1294 Governo e abb.);

condivise le finalità del provvedimento di rafforzare gli strumenti e le pro-

cedure previste dall'ordinamento vigente per il contrasto della violenza sulle donne e della violenza domestica, nel solco tracciato dalla Convenzione di Istanbul,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.