

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00041, n. 8-00042, n. 8-00043 e n. 8-00044</i>).	126
ALLEGATO 1 (Nuovo testo approvato della risoluzione 7-00111)	132
ALLEGATO 2 (Nuovo testo approvato della risoluzione 7-00138)	134
ALLEGATO 3 (Nuovo testo approvato della risoluzione 7-00146)	137
ALLEGATO 4 (Nuovo testo approvato della risoluzione 7-00159)	139
Sui lavori della Commissione	130
AVVERTENZA	131
ERRATA CORRIGE	131

RISOLUZIONI

Martedì 13 febbraio 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene la viceministra dell'ambiente e della sicurezza energetica Vannia Gava.

La seduta comincia alle 12.40.

7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.

(*Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00041, n. 8-00042, n. 8-00043 e n. 8-00044*).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata, da ultimo, nella seduta del 31 gennaio 2024.

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 del 31 gennaio il rappresentante del Governo ha espresso i pareri sulle risoluzioni in esame.

Con riferimento alla risoluzione Casu 7-00111, ricorda che il parere del Governo è favorevole sul primo, sul secondo, sul quarto, sul quinto, sul sesto, sul nono, sul ventitreesimo e sul ventiquattresimo capoverso della premessa e sul primo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato. Il parere è invece contrario sui restanti impegni del dispositivo e sui restanti capoversi della premessa.

Andrea CASU (PD-IDP) ringrazia preliminarmente il presidente e i membri della Commissione per l'importante lavoro svolto sulle risoluzioni, protrattosi per sei mesi

durante i quali sono stati auditi 44 soggetti. Auspica la convergenza di tutte le forze politiche e accetta le riformulazioni proposte, chiedendo però di svolgere una dichiarazione di voto sia sulla parte su cui il Governo ha espresso parere favorevole che sulla parte su cui invece il parere del Governo è contrario.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto della volontà del collega Casu.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sulla parte della sua risoluzione su cui il Governo ha espresso parere favorevole, ricorda che la Commissione ha analizzato a fondo la materia del trasporto pubblico locale e del diritto alla mobilità, con particolare attenzione allo *shift* modale e della lotta al cambiamento climatico. Considera molto positivo che tutte le risoluzioni concordino sul fatto che l'attuale schema di ripartizione delle risorse, fondato sul dato storico, non risulta adeguato ai rilevanti mutamenti che si stanno verificando, quali le risorse aggiuntive del PNRR, il cambiamento climatico e le opportunità offerte dal turismo. Ribadisce però, con riferimento al primo impegno, che la sostituzione della parola « aumentare » con « adeguare » è accettabile, purché tale sostituzione vada intesa nel senso che il Fondo dovrà essere adeguato in aumento e non diminuito.

Ricorda che la sua forza politica ha fatto presente le difficoltà delle città metropolitane e delle periferie, sottolineando che la manutenzione della rete ferroviaria da parte delle regioni è spesso così onerosa da impedire l'erogazione dei servizi di trasporto. Considera quindi fondamentale il potenziamento delle risorse per l'importo di 700 milioni di euro, come richiesto dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, non limitandosi a intervenire sui criteri di ripartizione. L'aumento delle risorse è inoltre fondamentale per la tutela dei lavoratori del comparto, spesso vittime di aggressioni, al fine di consentire un adeguato rinnovo del contratto collettivo. Il Partito Democratico ha pensato di ricorrere ai sussidi ambientalmente dannosi o

all'extraggettito dell'IVA sull'aumento del costo dei carburanti: l'obiettivo fondamentale è però, ancora, il potenziamento delle risorse.

La Commissione approva il primo, il secondo, il quarto, il quinto, il sesto, il nono, il ventitreesimo e il ventiquattresimo capoverso della premessa e il primo impegno del dispositivo, nel testo riformulato, della risoluzione Casu 7-00111, che assume il nuovo numero 8-00041 (*vedi allegato 1*).

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sulla parte della sua risoluzione su cui il Governo ha espresso parere contrario, dichiara di non comprendere le motivazioni per cui ciò sia avvenuto: il terzo capoverso della premessa relativo ai divari territoriali tratta di un punto la cui rilevanza è largamente accettata, così come il dodicesimo relativo all'insufficienza delle risorse, che è anche condiviso dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome. Ricorda che il mondo sta cambiando rapidamente e che il trasporto pubblico locale deve essere attrezzato per il futuro.

Ancora, afferma che o le regioni ricevono la competenza sul trasporto pubblico locale, e allora devono avere le risorse necessarie, oppure si mantiene una gestione accentrata, ma allora ugualmente bisogna destinare dei fondi. Ricorda che in audizione si è appreso che Roma Capitale copre il 65 per cento del costo del trasporto pubblico, il comune di Milano il 52 per cento, entrambe realtà che non hanno ricevuto lo stesso trattamento di favore che ha ricevuto Venezia. L'unica via di uscita per gli enti locali rischia di essere l'aumento delle tariffe, senza che a ciò corrisponda un aumento della qualità del servizio. Tutto questo, conclude, disegna una crisi complessiva del sistema, cui occorre reagire.

La Commissione respinge le restanti parti della risoluzione Casu 7-00111.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, passando alla risoluzione Raimondo 7-00138, ricorda che il parere del Governo è favorevole sulla

premessa, sul primo e sul secondo impegno del dispositivo a condizione che siano riformulati, e sul terzo e quarto impegno del dispositivo.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) dichiara preliminarmente di accettare le riformulazioni proposte dal Governo. Ringrazia poi il presidente e i membri della Commissione per l'importante lavoro svolto, che ha coinvolto un gran numero di auditi e ha portato all'attenzione del Parlamento un tema importante come quello del trasporto pubblico locale, che sconta numerosi ritardi e sprechi, per il solo triennio 2020-2022 pari a ben 15 milioni di euro.

Ricorda i tanti disagi che devono affrontare gli utenti del trasporto pubblico locale. Occorre dunque adoperarsi, argomenta, per reperire le risorse necessarie: già molto è stato fatto con la legge di bilancio 2023, ma è a tutti noto, aggiunge, che la crisi economica legata al COVID ha colpito questo settore più di altri. Bisogna individuare nuovi criteri di ripartizione, diversi da quelli storici, velocizzare i pagamenti alle imprese, garantire la sicurezza dei lavoratori; tutto questo può essere fatto tramite una legge di riforma del sistema costruita a partire dai « livelli essenziali di trasporto », che siano di sostegno agli enti locali a partire dai comuni con più di 15.000 abitanti.

Andrea CASU (PD-IDP) chiede che la votazione della risoluzione venga svolta per parti separate. In particolare, chiede di votare separatamente: i primi tre capoversi delle premesse e la prima parte del secondo impegno del dispositivo, nel testo riformulato, fino alle parole: « delle città metropolitane e dei comuni », sui quali preannuncia il voto favorevole del Partito democratico; il quarto, il quinto, il nono e l'undicesimo capoverso delle premesse, sui quali preannuncia l'astensione; la restante parte della risoluzione, ossia i rimanenti capoversi delle premesse (il sesto, il settimo, l'ottavo, il decimo e il dodicesimo), il primo impegno del dispositivo nel testo riformulato, il secondo impegno dalle parole: « con più di 15.000 abitanti » fino alla

fine, e il terzo e il quarto impegno, sui quali preannuncia il voto contrario.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, nel disporre la votazione per parti separate nel senso richiesto, sottolinea che gli sarebbe sembrata più adeguata una divisione delle dichiarazioni di voto in base ai capoversi su cui si vuole votare a favore o contro.

Andrea CASU (PD-IDP) ringrazia il presidente per la disponibilità dimostrata. Ribadisce poi che il Partito Democratico voterà a favore delle prime premesse, che riconoscono in modo obiettivo il valore del lavoro svolto anche dai Governi precedenti. Su altre vi sarà invece un'astensione del voto, perché in contrasto con l'azione concretamente svolta dal Governo: ad esempio il mancato rinnovo del *bonus* taxi e NCC per le persone diversamente abili. Voterà invece contro l'istituzione dei cosiddetti LET, perché senza un opportuno incremento dei fondi qualsiasi diverso criterio di ripartizione sarebbe del tutto inefficace. Affrontare il tema della *governance* in un momento del genere, argomenta, senza riconoscere la necessità di un potenziamento economico, costituirebbe un errore. Ribadisce che il Governo non può colpevolizzare le regioni per i problemi oggi esistenti, perché la linea da esso portata avanti è al contrario incentrata su una responsabilizzazione delle regioni, considerate enti virtuosi, tramite l'autonomia differenziata. Conclude che occorre supportare tutti gli enti locali, compresi i comuni con meno di 15.000 abitanti, che non possono essere lasciati a se stessi.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede che la risoluzione Raimondo 7-00138, in quanto atto di maggioranza, venga votata capoverso per capoverso, per permettere a tutti i gruppi parlamentari di esprimere in modo articolato il proprio orientamento.

Francesca GHIRRA (AVS) si associa alla richiesta formulata dal collega Iaria, motivandola con le difformità di intenzione di

voto esistenti sui vari capoversi della risoluzione Raimondo 7-00138.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che porrà dunque in votazione ogni singolo capoverso della risoluzione Raimondo 7-00138, così come richiesto dai gruppi parlamentari del MoVimento 5 Stelle e di Alleanza Verdi e Sinistra.

Antonino IARIA (M5S) osserva che la risoluzione Raimondo 7-00138 ricomprende i temi della transizione ecologica e della tutela degli utenti con disabilità motoria, che la sua forza politica apprezza. Nota però con disappunto che vengono mosse delle critiche ai Governi precedenti come essi se avessero condotto politiche del tutto contrarie a tali principi: riconosce peraltro che tali tentativi di riscrittura fanno parte del normale avvicendamento fra Governi.

Dichiara poi che la sua parte politica non condivide l'istituzione dei cosiddetti LET, né l'idea che tutte le regioni senza distinzioni abbiano sprecato dei fondi. I problemi delle politiche locali sui trasporti non discendono dagli sprechi, ma da scelte elettorali minute che spesso non hanno adeguata copertura. Quanto alle regioni del Meridione, osserva che esse hanno pochi fondi per finanziare il trasporto pubblico, con il conseguente peggioramento del servizio offerto che genera un processo di degrado che va poi ad autoalimentarsi.

Viene poi al primo impegno del dispositivo, osservando che la versione originale gli sembrava preferibile in quanto prevedeva una sorta di centralizzazione che avrebbe prodotto delle economie di scala, via prescelta dal Governo ad esempio con l'istituzione del Ministero per la protezione civile e le politiche dal mare.

La Commissione, con distinte votazioni, approva il primo impegno del dispositivo nel testo riformulato, la prima parte del secondo impegno del dispositivo nel testo riformulato fino alle parole: « delle città metropolitane e dei comuni », la seconda parte del secondo impegno del dispositivo dalle parole: « con più di 15.000 abitanti » fino alla fine, il terzo impegno del dispo-

sitivo, il quarto impegno del dispositivo e i singoli capoversi della premessa della risoluzione Raimondo 7-00138, che assume il nuovo numero 8-00042 (*vedi allegato 2*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, passando alla risoluzione Ghirra 7-00146, ricorda che il parere del Governo è favorevole sul sesto, sul settimo, sul quattordicesimo capoverso e sui capoversi dal ventiduesimo al ventisettesimo della premessa e sul primo, sul secondo, sul terzo, sul quarto e sul sesto impegno del dispositivo, a condizione che siano riformulati. Il parere è invece contrario sui restanti capoversi della premessa e sui restanti impegni del dispositivo.

Francesca GHIRRA (AVS) ringrazia il presidente che il grande lavoro che è stato svolto dalla Commissione, con una parte istruttoria molto nutrita. È emerso con chiarezza che tutti i gruppi parlamentari sono consapevoli dell'importanza del trasporto pubblico locale, specialmente nel senso della transizione ecologica.

Non comprende peraltro perché il Governo abbia dato parere contrario su un così gran numero di capoversi della premessa, tutti fondati su dati acclarati. Quanto agli impegni del dispositivo, su cui il parere del Governo è stato molto più benevolo, accetta le riformulazioni proposte. Con riferimento alla transizione ecologica della flotta degli autobus, ricorda che anche il collega Raimondo aveva proposto di istituire una cabina di regia nazionale presso il Ministero con un dipartimento dedicato, che avrebbe potuto analizzare le situazioni locali territorio per territorio. Quanto all'intermodalità, confida su un dialogo tra i vari gestori del servizio pubblico, RFI in particolare: se ad esempio i vagoni ferroviari non vengono attrezzati per ospitare le biciclette è chiaro che un'intermodalità efficace treno-bicicletta non si potrà mai realizzare. Sull'elettrificazione della rete ferroviaria regionale, in assenza di un dipartimento centralizzato, auspica accordi con RFI che possano determinare un maggior coordinamento degli interventi sul territorio, visto che oggi le regioni meridionali e le isole sono fortemente penalizzate. Ri-

corda infine che la rimodulazione degli interventi a tutela dei territori più fragili e non sulla base di una ripartizione storica, è stato oggetto anche di un ordine del giorno presentato in Aula. Conclude chiedendo la votazione per parti separate della risoluzione a sua firma.

Antonino IARIA (M5S), esprimendo forte apprezzamento per l'accoglimento da parte del Governo del sesto impegno del dispositivo della risoluzione in esame, ricorda che è stata presentata sul tema un'interrogazione relativa al regolamento che Trenitalia ha emanato, in base al quale le biciclette possono essere portate sui treni solo se piegate e impacchettate. Bisogna intervenire con rapidità, afferma, perché il nuovo regolamento entrerà in vigore a partire dal 1° marzo.

Andrea CASU (PD-IDP) preannuncia che il Partito Democratico voterà a favore di tutte le parti della risoluzione Ghirra 7-00146.

La Commissione approva il sesto, il settimo, il quattordicesimo capoverso e i capoversi dal ventiduesimo al ventisettesimo della premessa e il primo, il secondo, il terzo, il quarto e il sesto impegno del dispositivo, come riformulati, della risoluzione Ghirra 7-00146, che assume il nuovo numero 8-00043 (*vedi allegato 3*).

La Commissione respinge le restanti parti della risoluzione Ghirra 7-00146.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, passando alla risoluzione Iaria 7-00159, ricorda che il parere del Governo è favorevole sul primo, sul secondo, sul sesto, sul decimo e sull'undicesimo capoverso della premessa, nonché sul primo e sul terzo impegno del dispositivo, a condizione che siano riformulati. Il parere è contrario sui restanti capoversi della premessa e sui restanti impegni del dispositivo.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo sul primo impegno del dispositivo, osserva che aver espunto il riferimento a Roma Capi-

tale gli appare discutibile: anche nel corso delle audizioni è emerso come il caso di Roma Capitale sia diverso da quello di altre città, più complesso e problematico, perché Roma è la città più grande d'Italia nonché quella con il maggior numero di turisti. Non accetta quindi la riformulazione del primo impegno del dispositivo, mentre accetta quella del terzo impegno.

Non capisce poi, nelle premesse, perché sia stato espresso parere contrario sui capoversi terzo, quarto e quinto, giacché simili nei contenuti alla risoluzione Raimondo 7-00138 sul tema decarbonizzazione: non vorrebbe, afferma, che si trattasse di un tentativo di strizzare l'occhio per fini elettorali ai negazionisti climatici.

Per quanto riguarda gli altri capoversi delle premesse, su di essi è stato formulato un parere contrario da parte del Governo perché esulerebbero dalla materia del trasporto pubblico locale. In realtà, il loro obiettivo è quello di ampliare l'ambito di intervento creando sinergie virtuose con un trasporto privato alternativo, non fondato sulle auto. Non capisce dunque perché non sia stato espresso parere favorevole o quantomeno non si sia cercato di riformularli.

Andrea CASU (PD-IDP) preannuncia che il Partito Democratico voterà a favore di tutte le parti della risoluzione Iaria 7-00159, ringraziando i colleghi Ghirra e Iaria per aver sottolineato la necessità dell'integrazione dei vari soggetti di mobilità intermodale e sostenibile.

La Commissione approva il primo, il secondo, il sesto, il decimo e l'undicesimo capoverso della premessa e il terzo impegno del dispositivo, nel testo riformulato, della risoluzione Iaria 7-00159, che assume il nuovo numero 8-00044 (*vedi allegato 4*).

La Commissione respinge infine le restanti parti della risoluzione Iaria 7-00159.

Sui lavori della Commissione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato una rettifica della

risposta all'interrogazione 5-01941 Ghirra, svolta nella seduta del 7 febbraio, rettifica pubblicata in calce alla seduta odierna.

La seduta termina alle 13.50.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE REFERENTE

Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 1435 Governo e abb.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 247 del 7 febbraio 2024, a pagina 183:

alla prima colonna, settima riga, le parole: « 400 milioni di euro » sono sostituite dalle seguenti « euro 400.000 »;

alla prima colonna, ventunesima riga, le parole: « 610 milioni di euro » sono sostituite dalle seguenti « euro 610.000 »;

alla seconda colonna, sedicesima riga, le parole: « 730 milioni di euro » sono sostituite dalle seguenti « euro 730.000 ».

ALLEGATO 1

**7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria
recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.****NUOVO TESTO APPROVATO DELLA RISOLUZIONE 7-00111**

La IX Commissione,

premessi che:

il trasporto pubblico locale rappresenta un settore chiave per la transizione ecologica, per la decarbonizzazione, per la inclusione sociale e per migliorare qualità e sostenibilità della vita nelle città e nelle grandi aree metropolitane e svolge un ruolo fondamentale per la realizzazione di una vera mobilità sostenibile, connessa ad un'offerta di trasporto alternativo a quello privato, che può contribuire alla realizzazione di una transizione ecologica « giusta » per i cittadini, migliorando nello stesso tempo anche la qualità della vita delle persone nelle città, caratterizzandosi come « *driver* di sostenibilità » sia in relazione alla riduzione delle emissioni inquinanti prodotte, sia a quelle risparmiate riducendo l'utilizzo del veicolo privato. Per questo è fondamentale favorire lo *shift* modale da trasporto privato a collettivo, rendendolo il quest'ultimo attrattivo tramite la quantità e la qualità dei servizi offerti;

come sottolineato dalla Commissione europea nell'ambito delle raccomandazioni connesse alla realizzazione dell'*European Green Deal* e relative agli investimenti nel settore del trasporto, la crisi socio-economica derivante dalla pandemia « comporta il rischio di accentuare le disparità regionali e territoriali all'interno del Paese, esacerbando le tendenze divergenti tra le regioni meno sviluppate e quelle più sviluppate, tra le periferie sociali e il resto delle aree urbane, nonché tra alcune zone urbane e zone rurali », richiedendo politiche mirate ad evitare questo rischio;

appare ormai indifferibile mettere al centro del dibattito nazionale la trasformazione e l'incremento delle risorse finan-

ziarie destinate al trasporto pubblico locale del fondo TPL in una misura che tenga conto delle esigenze, dei problemi quotidiani e del ruolo delle città metropolitane e delle grandi aree urbane in un contesto, per altro, in forte cambiamento, orientato alla digitalizzazione ed alla sostenibilità ambientale;

le risorse per il trasporto pubblico locale, oltre che incrementate, vanno usate nella maniera più efficace ed efficiente e questo obiettivo può essere raggiunto con l'utilizzo delle nuove tecnologie e la sperimentazione dell'intelligenza artificiale, per l'analisi e l'elaborazione dei dati e dei flussi;

relativamente alle risorse attualmente a disposizione, dal 2018 il fondo TPL è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017 che ha modificato sia il criterio di finanziamento del fondo stesso, sia i criteri per il riparto, ed ha fissato per legge la consistenza del fondo stesso, disancorandola dal meccanismo precedente legato al gettito delle accise su benzina e gasolio riscosse nella regione per evitare possibili oscillazioni;

i dati e le stime sottolineano come i numeri nel settore del turismo in Italia, e in particolare nelle grandi città, stiano superando i livelli pre-pandemia. Già per i primi quattro mesi del 2023, infatti, Istat ed Eurostat evidenziano che nel nostro Paese ben 12,7 milioni sono stati i turisti che hanno pernottato in Italia almeno una notte, mentre la nota previsionale « *Tourism Forecast Summer 2023* » dell'Istituto Demoskopika pubblicata ad inizio estate stima un incremento dei flussi turistici in Italia: oltre 68 milioni di arrivi e quasi 267 milioni di presenze, con una crescita rispettivamente pari al 4,3 per cento e al 3,2 per cento rispetto allo stesso periodo del-

l'anno precedente, segnato da poco più di 65,2 milioni di arrivi e oltre 258 milioni di pernottamenti. La stessa nota previsionale citata stima che il periodo giugno-settembre del 2023 si caratterizzerà per il maggior numero di arrivi sia rispetto al periodo pre-pandemico del 2019 (+3,7 per cento di arrivi e +2,6 per cento di presenze) e sia, addirittura, dal 2000 (+71,9 per cento di arrivi e +26,2 per cento di presenze);

dall'inizio della legislatura in corso il gruppo del Partito Democratico in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni sta chiedendo una indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale per analizzare e comprendere le problematiche del settore, anche in riferimento alle singole realtà locali, con particolare riferimento a quelle relative alle grandi metropoli del nostro Paese;

in questo momento storico il trasporto pubblico assume una fortissima valenza ambientale fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. A tal fine sono state avviate da

molti paesi, ad esempio in Germania con la sperimentazione del biglietto climatico a 9 euro politiche di incentivazione e promozione all'utilizzo del trasporto pubblico; oggi a Roma sta avendo molto successo la tessera annuale a 50 euro per tutti gli studenti di età inferiore ai 19 anni; tuttavia le limitate risorse a disposizione del TPL non consentono di superare gli attuali disservizi e non sono sufficienti ad evitare l'aumento dei biglietti, andando all'opposto di quello che servirebbe ossia il biglietto climatico,

impegna il Governo

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, ad intraprendere iniziative di competenza volte ad adeguare lo stanziamento del fondo nazionale trasporti e a proseguire le iniziative volte alla rimodulazione dei criteri di definizione dei costi *standard* e degli adeguati livelli di servizio.

(8-00041) « Casu, Morassut, Barbagallo, Bakkali, Ghio ».

ALLEGATO 2

**7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria
recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.****NUOVO TESTO APPROVATO DELLA RISOLUZIONE 7-00138**

La IX Commissione,

premessi che:

nel corso della crisi pandemica del COVID-19 sono state introdotte numerose disposizioni a sostegno del settore del trasporto pubblico locale e il periodo pandemico ha posto davanti a una nuova dimensione della mobilità, prevedendo una scelta diversa di utilizzo dei servizi di trasporto pubblico in funzione delle specifiche esigenze di spostamento, che si sono modificate sensibilmente e in modo irreversibile;

emerge la necessità di stabilire un modello di pianificazione nazionale, in grado di fornire alle regioni e alle province autonome indirizzi per un servizio pubblico capace di cogliere la complessità e l'articolazione dei fenomeni negli ambiti urbani, sub ed extraurbani, attraverso anche forme di trasporto pubblico complementari a quelle tradizionali, improntate sulla logica della flessibilità nella scelta dei percorsi, nella sequenza delle fermate, nei tempi (orari e frequenze), nella dimensione della domanda di mobilità;

l'accessibilità « sistematica » al servizio di TPL automobilistico è profondamente modificata, così come l'accessibilità occasionale nelle zone rurali, nelle aree a minore domanda, in quelle periferiche e nei borghi antichi; quest'ultime, presentano, rispetto ai centri urbani, maggiori problematiche legate all'abbandono e all'isolamento e sono gravate da una eccessiva frammentazione amministrativa e produttiva;

in tale ambito, il trasporto pubblico deve essere concepito per garantire condizioni accessibili per tutti, anche e soprattutto con riferimento alle persone a mobi-

lità ridotta. A tal fine, l'Unione europea, con una proposta di direttiva per l'adozione dell'Atto europeo di accessibilità (AEA), ha ritenuto necessario inserire nella sua agenda, il tema e le problematiche legate all'accessibilità, termine che in questo caso è utilizzato con un'accezione molto ampia, che vuole comprendere prodotti, servizi, infrastrutture e tutto quanto serve, per semplificare gli accessi e gli usi da parte di persone con disabilità e non solo. In Italia, secondo una stima del Censis risultano oltre quattro milioni le persone con disabilità, *trend* stimato in crescita e pari a 6,5 milioni nel 2040, nei confronti delle quali deve essere garantito il diritto alla mobilità richiamato più volte nella Costituzione (articolo 1, primo comma, articoli 2, 3, 4, 16, 33 e 34);

in tale contesto, si ravvisa come il turismo rappresenti un elemento centrale nello sviluppo di tutte le regioni d'Italia e il trasporto pubblico ricopre da sempre una posizione strategica nelle dinamiche economiche e turistiche, aspetti che costituiscono la struttura portante del « sistema Territorio-Turismo-Trasporti » per sostenere flussi di mobilità che oggi non possono più considerarsi esclusivamente di natura sistematica e abitudinaria, ma che devono cogliere le potenzialità offerte dal territorio e dal turismo;

la Commissione europea, con il Reg. 1370, individua i cosiddetti « servizi minimi » come quegli « obblighi di servizio pubblico intesi a garantire frequenza, qualità, regolarità per il trasporto sicuro a costi ragionevoli di elevata qualità », elementi fondanti della legge quadro sul TPL (decreto legislativo n. 422 del 1997), considerata superata nelle finalità e nella gestione regolatoria e amministrativa;

occorre introdurre, ad avviso dei firmatari del presente atto, un nuovo concetto di « servizio » inteso come « Livello Essenziale di Trasporto » (LET), le cui prestazioni da parte dell'amministrazione pubblica, dovranno fornire a tutti i cittadini il rispetto del diritto alla mobilità in precedenza richiamato;

al riguardo, i « Livelli essenziali di trasporto » hanno una finalità ben precisa e sono focalizzati attraverso un approccio basato nel rendere il servizio accessibile per tutti, integrativo alla mobilità privata, anche con forme diverse dalle soluzioni tradizionali, caratterizzate da collegamenti con bus tradizionali che viaggiano mediamente con un fattore di carico che non supera il 50 per cento e autobus che circolano vuoti in determinate ore della giornata e in corrispondenza di specifici territori;

in uno scenario in cui la velocità di sviluppo del Paese, rappresenta una funzione anche del proprio sistema di trasporto, assume una notevole importanza la definizione di una legge di riforma del TPL con l'obiettivo di « disegnare » modelli d'intervento in grado di connettere i territori nei luoghi più disagiati, suggerendo soluzioni « intelligenti », attraverso un alto livello di tecnologia *high-tech* e *IoT*, incentivando al contempo, l'utilizzo di applicazioni per integrare le diverse forme di trasporto, che dovranno essere *green* e sostenibili, a partire dal soddisfacimento degli spostamenti delle persone con disabilità (PMR);

la delega alle regioni in tema di TPL negli anni recenti, ha prodotto ingenti sprechi di risorse (circa 15 miliardi di euro nel triennio 2020-2022), successivamente trasferite agli enti regionali sulla base di approcci « storici »; conseguentemente risulta necessario superare l'attuale modello che prevede lo stanziamento del fondo TPL, la cui consistenza attuale risulta essere circa 5 miliardi di euro, distribuito annualmente alle regioni e province autonome;

la scarsa perequazione dei trasferimenti si è di fatto, tradotta negli anni in

una affannosa copertura delle spese correnti legate alla gestione dei contratti di servizio, a scapito degli investimenti, ossia a scapito del perseguimento di standard quantitativi e qualitativi del servizio di TPL in linea con le esigenze della mobilità urbana e di chi utilizza il trasporto pubblico per studio, lavoro o tempo libero;

al fine del riparto del nuovo Fondo TPL, ad avviso dei firmatari del presente atto, si dovrà pertanto considerare l'applicazione del nuovo concetto dei « Livelli essenziali di trasporto », quale sintesi delle disposizioni del decreto-legge n. 36 del 2023 e del decreto legislativo n. 201 del 2022 e contestualmente una nuova ripartizione della spesa pubblica delle regioni e delle province autonome, che consideri specifici indicatori in tema di territorio, demografia, economia, mobilità, offerta di trasporto e, in minima parte, spesa storica,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative volte a definire una nuova disciplina di riforma del TPL, di supporto agli indirizzi regionali;

a valutare l'opportunità di programmare, per quanto di competenza, una serie di iniziative per la definizione di un nuovo strumento essenziale per « disegnare » modelli d'intervento a supporto delle regioni, delle città metropolitane e dei comuni con più di 15 mila abitanti sulla base di un sistema innovativo di pianificazione del sistema « Territorio-Trasporti-Turismo »;

a promuovere uno studio di settore finalizzato alla definizione del concetto di « Livello essenziale di trasporto », ovvero prestazioni e servizi che l'amministrazione pubblica è tenuta a fornire a tutti i cittadini in ragione del rispetto di quel diritto alla mobilità richiamato più volte nella Costituzione italiana (articolo 1, primo comma, articoli 2, 3, 4, 16, 33 e 34), sulla base dei Livelli essenziali di prestazione;

ad adottare iniziative di competenza volte a introdurre, al fine del riparto del nuovo Fondo TPL il concetto innovativo dei « Livelli essenziali di trasporto », quale sintesi delle disposizioni del decreto-legge n. 36 del 2023 e del decreto legislativo n. 201 del 2022, come esposto in premessa, nonché un nuovo modello di ripartizione della spesa pubblica che consideri specifici indicatori

in tema di territorio, demografia, economia, mobilità, offerta di trasporto e, in minima parte, spesa storica.

(8-00042) « Raimondo, Maccanti, Caroppo, Cesa, Amich, Baldelli, Cangiario, Frijia, Longi, Ruspanini, Gaetana Russo, Dara, Furgiuele, Marchetti, Pretto, Sorte, Tosi ».

ALLEGATO 3

**7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria
recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.****NUOVO TESTO APPROVATO DELLA RISOLUZIONE 7-00146**

La IX Commissione,

premessi che:

con riguardo al PNRR e in attuazione della missione 3: « Infrastrutture per una mobilità sostenibile », particolare attenzione viene dedicata al tema della sostenibilità ambientale e, al maggiore peso che deve avere sempre di più il trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma (cosiddetta « cura del ferro ») al fine di ridurre le emissioni di CO₂ e aumentare la sostenibilità dei trasporti. Sempre il PNRR prevede, nell'ambito della missione 2, componente 2, fondi per 3.600 milioni di euro, per lo spostamento di almeno il 10 per cento del traffico verso sistemi di trasporto rapido di massa con la realizzazione di 240 chilometri di rete di cui: metro (11 chilometri), tram (85 chilometri), filovie (120 chilometri), funivie (15 chilometri). L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10 per cento del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico;

i dati della relazione annuale 2019-2020 dell'Osservatorio nazionale TPL, dicono che il settore del trasporto pubblico locale e regionale in Italia genera ogni anno oltre 11 miliardi di euro di fatturato e trasporta oltre 5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km complessive sulle diverse modalità attraverso poco meno di 900 gestori titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre 114.000 addetti;

il processo di riconversione dei trasporti in Italia è quindi fondamentale e ineludibile, e lo è ancora di più se si vogliono rispettare gli obiettivi del *Green Deal* europeo, del taglio delle emissioni del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050;

il fabbisogno di investimenti nel settore del trasporto pubblico riguarda sia i mezzi su gomma o su ferro, sia le infrastrutture, con particolare riferimento a metropolitane e tranvie e linee ferroviarie locali. Si tratta di mercati diversi tra di loro per caratteristiche e dimensione del fabbisogno, ai quali occorre offrire risposte differenti in termini di modelli finanziari e risorse;

per le città, le variabili su cui intervenire riguardano l'allargamento della flotta dei mezzi e delle linee di servizio, il potenziamento dei collegamenti a nodi intermodali da e verso le aree periurbane ed *extra-urbane*, al fine di incrementare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno;

sul trasporto ferroviario alcuni numeri indicano un timido miglioramento. Il numero di treni regionali in servizio, considerando tutti i gestori, è finalmente in aumento, anche se con notevoli differenze tra le regioni;

con riguardo al trasporto ferroviario regionale vanno comunque evidenziate le forti differenze e gli eccessivi squilibri tra le diverse aree del Paese, specialmente tra sud e nord, e tra i diversi gestori. Le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia, per esempio, sono ogni giorno 506 contro le 2.173 della Lombardia, una differenza di 4,3 volte, mentre a livello di popolazione la Lombardia conta « solo » il doppio degli abitanti siciliani;

nel 2020 in Italia la rete ferroviaria non elettrificata – le cosiddette « linee diesel » – incideva per quasi il 28 per cento sul totale, percentuale che nel Mezzogiorno arrivava a ben il 42 per cento del totale;

lo squilibrio maggiore e i contesti più arretrati si riscontrano soprattutto in

Sicilia e in Sardegna, e nei territori geograficamente più periferici. In Sardegna la rete gestita da Rfi s.p.a. è interamente non elettrificata, nonché in larga parte a binario singolo. La stessa situazione si rileva in Sicilia, per le province di Trapani e Ragusa, e in Calabria per la provincia di Crotona e il versante ionico,

impegna il Governo:

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità di adottare iniziative volte ad adeguare le risorse a favore del fondo nazionale TPL, anche al fine di recupero dell'inflazione e per rafforzare gli investimenti a favore del trasporto pubblico e in particolare quello su ferro, al fine di spostare la domanda di mobilità dalle auto private al trasporto pubblico e condiviso;

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità di adottare iniziative di competenza volte ad adeguare le risorse per sostenere gli enti territoriali nell'implementazione delle linee metropolitane, tranvie, linee suburbane, e per rafforzare il servizio ferroviario regionale;

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto

degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità, laddove necessario, di favorire il pieno utilizzo delle risorse stanziata a legislazione vigente per il rinnovo della flotta degli autobus per il trasporto pubblico locale, garantendo così la riduzione delle emissioni inquinanti e dello *smog* in particolare nelle grandi aree urbane e contribuire agli obiettivi UE del taglio delle emissioni climalteranti del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050;

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, ad adottare iniziative di competenza volte a prevedere misure incentivanti volte a favorire l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico locale e l'accessibilità gratuita del TPL per categorie di persone quali giovani, studenti, anziani, e persone con ISEE inferiore a 15 mila euro l'anno;

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità di investire maggiormente sulla mobilità sostenibile attraverso l'incremento di soluzioni di mobilità collettiva e condivisa, e a favorire la mobilità dolce anche investendo sull'intermodalità fra la bicicletta e il trasporto pubblico su ferro.

(8-00043)

« Ghirra ».

ALLEGATO 4

**7-00111 Casu, 7-00138 Raimondo, 7-00146 Ghirra, 7-00159 Iaria
recanti iniziative in materia di trasporto pubblico locale.**

NUOVO TESTO APPROVATO DELLA RISOLUZIONE 7-00159

La IX Commissione,
premessi che:

le infrastrutture e la mobilità sostenibili rivestono un ruolo cardine in quanto contribuiscono al benessere dei cittadini e costituiscono il secondo pilastro, dopo il raggiungimento dell'efficienza energetica globale, su cui costruire la transizione ecologica del nostro Paese;

l'obiettivo della neutralità climatica sarà raggiungibile solo attraverso il rinnovamento del sistema dei trasporti in chiave sostenibile. Questo settore è oggi responsabile di circa il 25 per cento delle emissioni di CO₂ nel nostro Paese, a causa di un estremo ritardo nel rinnovamento del parco veicoli e del sottoutilizzo del trasporto merci su rotaia;

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

frastrutture digitali per la gestione e il monitoraggio dei flussi di traffico;

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

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

impegna il Governo

compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, a valutare l'opportunità, laddove necessario, di favorire il pieno utilizzo delle risorse stanziata a legislazione vigente per il rinnovo della flotta degli autobus per il trasporto pubblico locale, garantendo così la riduzione delle emissioni inquinanti e dello *smog* in particolare nelle grandi aree urbane e contribuire agli obiettivi UE del taglio delle emissioni climalteranti del 55 per cento entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050.

(8-00044) « Iaria, Francesco Silvestri, Cantone, Fede, Traversi ».