

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-02038 Ghirra: Criticità del sistema di trasporti interni della Sardegna	74
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	86
5-02041 Iaria: Rinnovo del contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Trenitalia	74
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	88
5-02040 Barbagallo: Realizzazione delle opere connesse alla sicurezza stradale e alle infrastrutture ferroviarie funzionali alle Olimpiadi di Milano-Cortina	74
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	89
5-02042 Pastorella: Misure a sostegno dell'utenza colpita dall'interruzione della circolazione tra Mantova e Bozzolo	75
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	90
5-02043 Pastorino: Completamento del progetto Skymetro presso la città di Genova	75
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	91
5-02039 Cangiano: Rispetto delle disposizioni in materia di soggetti abilitati al rilascio dell'idoneità di guida	75
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	92

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il codice delle comunicazioni elettroniche. Atto n. 108 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	76
<i>ALLEGATO 7 (Parere approvato)</i>	93
<i>ALLEGATO 8 (Proposta alternativa di parere del gruppo Pd-Idp)</i>	96

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. (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	77
<i>ALLEGATO 9 (Proposte emendative approvate)</i>	100
<i>ALLEGATO 10 (Proposta di riformulazione)</i>	103
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	85

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 21 febbraio 2024. — Presidenza del vicepresidente Flavio TOSI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.45.

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

5-02038 Ghirra: Criticità del sistema di trasporti interni della Sardegna.

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, si dichiara insoddisfatta della risposta in quanto essa si limita a riportare dati che erano già a conoscenza dei commissari. Ricorda che domenica vi saranno le elezioni regionali in Sardegna e che vi sono stati ministri che per l'occasione hanno annunciato opere importanti anche in contraddizione rispetto a quanto contenuto nella risposta appena ascoltata. Obietta che gli interventi di miglioramento richiederebbero almeno otto anni per essere realizzati e che Nuoro rimarrà per molto tempo non connessa alla rete ferroviaria nazionale, in quanto si è ancora solo allo studio di fattibilità.

Sottolinea ancora che l'ANAS ha ricevuto 4 miliardi di euro per miglioramenti alla rete stradale in Sardegna, la quale, unica regione italiana, dispone solo di strade statali e provinciali e non di autostrade. Lamenta che il presidente della regione sia stato nominato commissario di ben 10 opere, per un valore di 1 miliardo di euro, senza di fatto concludere nulla. Auspica dunque che il Ministero possa presto relazionarsi

con un diverso governo regionale e che monitori con attenzione il completamento delle opere, giacché la Sardegna merita una rete trasportistica adeguata ai tempi e non ferma agli anni Cinquanta del Novecento o, peggio ancora, all'Ottocento.

5-02041 Iaria: Rinnovo del contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Trenitalia.

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

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

Antonino IARIA (M5S), replicando, osserva che nella risposta del sottosegretario non vi sono molte novità: l'unica certezza è che grazie ai fondi del PNRR è oggi possibile una revisione della nostra flotta ferroviaria, risultato in precedenza impensabile. Si augura che l'interlocuzione con la Commissione europea possa concludersi al più presto. Ricorda poi che i treni di media e lunga percorrenza non sono un argomento molto dibattuto pur se fondamentale, in quanto non esiste solo l'Alta velocità. Aggiunge che il rinnovo della flotta sarà molto significativo per migliorare la qualità del servizio, specialmente al Sud; al contrario, l'istituzione dell'autonomia differenziata costituirebbe, proprio per la mobilità ferroviaria nel Meridione, un durissimo colpo.

5-02040 Barbaggio: Realizzazione delle opere connesse alla sicurezza stradale e alle infrastrutture ferroviarie funzionali alle Olimpiadi di Milano-Cortina.

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 3*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), replicando, manifesta preoccupazione proprio alla luce della risposta ap-

pena ascoltata. Manifesta sollievo per il fatto che l'ANAS sia stata incaricata di portare a termine 5 interventi, ma si tratta solo di 5 su una totalità di 70 e nutre forti dubbi su quali potranno essere i tempi di realizzazione per i restanti 65. Si augura che non finisca, come spesso accaduto in passato, che parte delle opere, quelle considerate non essenziali, vengano effettivamente terminate solo dopo le Olimpiadi. Ricorda che sono stati finora spesi 3,6 miliardi e ve ne sono ancora disponibili altri 4: a fronte di ciò, la Commissione non ha potuto udire nulla sul cronoprogramma, sugli altri interventi ferroviari e su chi dovrebbe realizzarli. Preannunzia che la sua forza politica vigilerà attentamente su possibili conflitti di interesse con riguardo alle nomine e in generale, visto che si tratta di opere molto importanti per l'immagine dell'Italia nel mondo e per i territori, sulla prosecuzione dei lavori.

5-02042 Pastorella: Misure a sostegno dell'utenza colpita dall'interruzione della circolazione tra Mantova e Bozzolo.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, dichiara che è a tutti ben chiaro che il raddoppio ferroviario della linea Codogno-Cremona-Mantova è un'opera necessaria: il problema sono i disagi che tale intervento ha generato. In particolare, ricorda che l'utilizzo dei bus sostitutivi ha comportato che i trasferimenti possano durare anche 2 ore e 40 minuti. Nel testo della sua interrogazione, evidenzia, sono state prospettate soluzioni alternative: la responsabilità non è di Trenord, bensì dell'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino di Cremona e Mantova e il Ministero deve interessare quest'ultima. Fa presente la situazione di grave isolamento in cui versa Mantova, specialmente rispetto a Milano, e preannunzia che continuerà a

insistere su misure atte a ridurre i disagi degli utenti.

5-02043 Pastorino: Completamento del progetto Sky-metro presso la città di Genova.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA), replicando, riassume la risposta del sottosegretario nel senso che vi sia stata una richiesta del comune di Genova al Ministero di prorogare i termini e che la procedura sia ferma in attesa delle opportune integrazioni documentali da parte del comune. Preannunzia che continuerà a vigilare sullo stato di avanzamento dei lavori, ricordando che si tratta di un'opera attesa da anni e che vi sono numerosi aspetti difficilmente spiegabili.

5-02039 Cangiano: Rispetto delle disposizioni in materia di soggetti abilitati al rilascio dell'idoneità di guida.

Gerolamo CANGIANO (FDI), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Gerolamo CANGIANO (FDI), replicando, ringrazia il sottosegretario per aver ricevuto nella sua risposta le preoccupazioni dell'interrogante e offerto degli strumenti per risolverle, apprezzando particolarmente l'idea di predisporre una nuova procedura di autocensimento degli abilitati a carico delle strutture di appartenenza.

Flavio TOSI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 21 febbraio 2024. — Presidenza del vicepresidente Flavio TOSI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le imprese e il made in Italy Massimo Bitonci.

La seduta comincia alle 14.30.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il codice delle comunicazioni elettroniche.

Atto n. 108.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione — Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 14 febbraio 2024.

Flavio TOSI, *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*, si scusa in primo luogo con i membri della Commissione per il prolungamento dei tempi, causato anche dall'elevata tecnicità del testo, ma che ha permesso un attento percorso di condivisione con tutte le forze politiche, comprese le opposizioni. Ricorda poi che il provvedimento rappresenta una correzione rispetto a un testo normativo precedente, e che quindi molte istanze, pur meritevoli di attenzione, non hanno potuto essere accolte in quanto estranee per materia rispetto al provvedimento in esame. Sottolinea come nel lavoro di redazione del parere sia stato dato ascolto a moltissimi soggetti, non solo a quelli che hanno ufficialmente partecipato alle audizioni. Rin-

grazia, ancora, tutte le opposizioni per il contributo offerto, i colleghi Pastorella e Iaria e il PD che ha deciso di presentare una proposta di parere alternativo.

Formula dunque una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 7*), illustrandone il contenuto in base a sei aree tematiche, corrispondenti alla semplificazione, alle previsioni future, all'omogeneità (l'introduzione del principio di proporzionalità delle sanzioni analogo a quello del pagamento dei diritti amministrativi, osserva, è un tema particolarmente caro al PD), delle modifiche lessicali e dei meri refusi.

Flavio TOSI, *presidente*, avverte che il Gruppo del Partito Democratico ha presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 8*).

Andrea CASU (PD-IDP) ringrazia molto la relatrice per aver riconosciuto il forte contributo offerto dalle opposizioni nella redazione della proposta di parere. In realtà, conferma, vi è stata effettivamente una sincera volontà di elaborare un testo unitario; alla fine, però, il PD ha deciso di depositare una propria proposta di parere alternativo in quanto le sue istanze, per quanto recepite, lo sono state non come condizioni ma come osservazioni. Pure, argomenta, si tratta di punti importanti e delicati, rispetto ai quali il decisore politico non può solo osservare ma deve attivamente intervenire.

Considera poi un fatto molto importante che il parere redatto presso la Camera sia diverso da quello elaborato dal Senato, in quanto in quest'ultimo vi era in qualche modo il tentativo eludere le competenze delle Autorità indipendenti e dei comuni. Si chiede peraltro se il Governo rispetterà le condizioni dettate dal Senato o quelle dettate dalla Camera, come maggiormente auspicabile. Illustra poi le condizioni presenti nella proposta di parere alternativo presentata dalla sua forza politica, soffermandosi in modo particolare sul rischio che l'obbligo di offrire possibilità di decrittazioni delle comunicazioni alle autorità non si trasformi in una penalizza-

zione per gli operatori nazionali. Mette in evidenza conclusivamente quanto sia grave per un governo che aveva messo al primo punto del suo programma elettorale la difesa dell'italianità approvare una disciplina che risulta di fatto discriminatoria nei confronti dei fornitori nazionali.

Il sottosegretario Massimo BITONCI esprime orientamento positivo sulla proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni della relatrice.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) preannuncia il voto favorevole della propria forza politica sulla proposta di parere della relatrice, riconoscendo che molti punti importanti sono stati accolti. Ricorda peraltro che il provvedimento in esame è tutto incentrato sull'introduzione del 5G, mentre vi sono Paesi che sono ormai passati al 6G.

Antonino IARIA (M5S) riconosce la validità della proposta di parere della relatrice, anche se, osserva, vi sarebbe stato bisogno di maggiore coraggio da parte della maggioranza e molti punti introdotti come osservazioni avrebbero potuto diventare condizioni, soffermandosi in particolare sulla condizione di cui alla lettera g). Preannunzia poi l'astensione dal voto su entrambe le proposte di parere presentate.

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 7*).

Flavio TOSI, *presidente*, avverte che, a seguito dell'approvazione del parere della relatrice, la proposta alternativa di parere del gruppo del Partito democratico risulta preclusa.

La seduta termina alle 15.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 21 febbraio 2024. — Presidenza del vicepresidente Flavio TOSI. — In-

terviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 15.

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.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 20 febbraio 2024.

Flavio TOSI, *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 sono stati accantonati gli emendamenti Casu 1.25 e Barbagallo 2.3, gli identici articoli aggiuntivi Gaetana Russo 2.02 e Tosi 2.05, gli identici articoli aggiuntivi Tosi 5.05 e Casu 5.06, l'articolo aggiuntivo Gaetana Russo 5.07, gli emendamenti Marchetti 6.6, Raimondo 6.31, gli identici emendamenti Barbagallo 6.45, Pastorino 6.46 e Ghirra 6.47, l'emendamento Pastorino 6.53, gli identici emendamenti Ghio 7.20, Iaria 7.21, Ghirra 7.22 e Pastorella 7.23, gli articoli aggiuntivi Tosi 8.01, Pastorella 8.06, Ghirra 8.07, Gianassi 8.08 e 8.09, Ghirra 8.010, gli identici articoli aggiuntivi Gaetana Russo 8.011 e Tosi 8.013, l'articolo aggiuntivo Pastorella 8.014, gli emendamenti Matteoni 13.29 e Sorte 13.31, gli articoli aggiuntivi Lupi 14.03 e 14.04, Casu 14.06 e Gruppioni 14.07, gli identici articoli aggiuntivi Ciocchetti 14.08 e Cesa 14.09, gli articoli aggiuntivi Casu 14.010, Barbagallo 14.011, Tosi 14.012 e Michelotti 14.013, gli identici articoli aggiuntivi Pastorella 14.014 e Barbagallo 14.015, gli articoli aggiuntivi Barabotti 15.08 e Tosi 16.05, gli emendamenti Comaroli 17.8, Ghirra 17.31, Casu 17.33, Tosi 17.34, Francesco Silvestri 17.35, Pastorino 17.36, Casu 17.41, 17.42, 17.43, 17.80 e 17.119, gli identici emendamenti Pastorella 17.122, Tosi 17.123 e Casu 17.124,

gli emendamenti Gaetana Russo 17.128, Casu 17.142 e 17.145, nonché gli identici emendamenti Barbagallo 17.147 e Casu 17.148.

Avverte poi che l'articolo aggiuntivo Pretto 8.031 e gli articoli aggiuntivi Tosi 8.01 e 14.012 sono stati ritirati.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) dichiara di far proprio l'articolo aggiuntivo Tosi 8.01

Flavio TOSI, *presidente*, fa presente che non è possibile fare proprio l'articolo aggiuntivo Tosi 8.01, essendo stato ritirato prima dell'inizio della seduta.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) lamenta l'eccessivo formalismo da parte della presidenza, in contrasto con l'ampia disponibilità al dibattito assicurata fino ad ora dal presidente Deidda ed invita a rivedere la decisione per consentire che su tutti gli emendamenti accantonati possa svilupparsi un ragionamento.

Flavio TOSI, *presidente*, ribadisce di non poter accedere alla richiesta del collega Barbagallo, essendosi limitato ad applicare le norme procedurali.

Antonino IARIA (M5S), pur comprendendo le decisioni della presidenza, rimarca come il tema posto dall'articolo aggiuntivo Tosi 8.01 sia di estrema importanza al fine di poter sviluppare un dibattito esaustivo sul provvedimento e manifesta l'esigenza di mantenere alta l'attenzione della Commissione sugli autoveicoli e i motoveicoli di interesse storico o collezionistico.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) ritira l'articolo aggiuntivo Russo Gaetana 5.07, l'emendamento Matteoni 13.29, di cui è cofirmatario. Sottoscrive, quindi, e ritira l'articolo aggiuntivo Michelotti 14.013.

Flavio TOSI, *presidente*, chiede ai presentatori degli emendamenti Casu 1.25, degli identici emendamenti Barbagallo 6.45, Pastorino 6.46 e Ghirra 6.47, e dell'emen-

damento Casu 17.33 se accettino la riformulazione proposta dai relatori nella seduta di ieri.

Andrea CASU (PD-IDP) osserva che la riformulazione proposta, sanzionando l'uso del telefono durante la guida al pari di altre infrazioni al codice della strada, serve a colmare una carenza del provvedimento originario e, tuttavia, ritiene di potere accettare la riformulazione solamente con riguardo all'emendamento a sua prima firma 1.25. Invita, invece, a riflettere sull'opportunità di riformulare l'emendamento a sua prima firma 17.33 nel senso di prevedere che, nei casi di omicidio stradale, l'utilizzo dello *smartphone* sia considerata un'aggravante al pari della guida in stato di ubriachezza. Precisa dunque di non accettare la riformulazione di tale emendamento. Non ritiene che sia necessario invocare, come fatto dal Ministro Salvini, una riforma della giustizia, quando invece sarebbe possibile intervenire immediatamente attraverso una modifica al codice della strada e considera inaccettabile la chiusura manifestata dal Governo e dalla maggioranza. Quanto, poi, agli identici emendamenti Barbagallo 6.45, Pastorino 6.46 e Ghirra 6.47 osserva che è del tutto inutile inasprire le sanzioni se non si interviene anche sull'altro tema ad esso correlato che è quello del controllo; da questo punto di vista, la riformulazione proposta risulta inutile.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) non accetta la riformulazione dell'emendamento a sua prima firma 6.45, che ritiene insoddisfacente, essendo necessario un cambio di passo, come emerso dalle numerose lamentele sollevate dai rappresentanti degli enti locali durante l'attività conoscitiva.

Antonino IARIA (M5S) sottoscrive gli emendamenti Pastorino 6.46 e Ghirra 6.47 e dichiara di non accettare la riformulazione dei medesimi proposta dai relatori.

La Commissione approva l'emendamento Casu 1.25, nel testo riformulato (*vedi allegato 9*) e respinge gli identici emendamenti

Barbagallo 6.45, Pastorino 6.46 e Ghirra 6.47.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sull'emendamento 17.33 a sua prima firma, dichiara di non spiegarsi per quale motivo non si voglia considerare come un'aggravante dell'omicidio stradale l'uso del telefono durante la guida.

La Commissione respinge l'emendamento Casu 17.33.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, anche a nome del collega Caroppo, formula un invito al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario, sull'emendamento Barbagallo 2.3 e sugli identici articoli aggiuntivi Russo Gaetana 2.02 e Tosi 2.05.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime parere conforme a quello dei relatori.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) insiste per la votazione dell'emendamento 2.3, a sua prima firma, non comprendendo la ragione per la quale non si voglia fare tesoro delle opportunità offerte dall'evoluzione tecnologica per rendere più moderno il nuovo codice della strada, continuando a riproporre ragionamenti che l'esperienza ha oramai dimostrato essere passati e inefficaci.

La Commissione respinge l'emendamento Barbagallo 2.3.

Flavio TOSI, *presidente*, prende atto che i presentatori accedono all'invito al ritiro degli identici articoli aggiuntivi 2.02 e 2.05.

Prende poi atto che i presentatori dell'articolo aggiuntivo 5.05 accettano la riformulazione proposta dai relatori nella giornata di ieri.

Andrea CASU (PD-IDP) dichiara di non accettare la riformulazione del proprio articolo aggiuntivo 5.06, non risultando chiaro in che cosa essa innovi rispetto alla disciplina vigente.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, fa presente che attualmente i possessori del foglio rosa possono esercitarsi alla guida anche se non hanno mai fatto lezioni di scuola guida. La riformulazione richiede, invece, che per potersi esercitare con il foglio rosa occorra avere svolto un numero minimo di lezioni di guida.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo Tosi 5.05, nel testo riformulato (*vedi allegato 9*).

Flavio TOSI, *presidente*, dichiara che l'articolo aggiuntivo Casu 5.06 risulta precluso precluso, limitatamente alla lettera *a*), dall'approvazione dell'articolo aggiuntivo Tosi 5.05.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Casu 5.06, limitatamente alla lettera *b*).

Flavio TOSI, *presidente*, avverte che l'emendamento Marchetti 6.6 è stato ritirato.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, anche a nome del collega Caroppo, conferma il parere favorevole sugli emendamenti Raimondo 6.31, Sorte 13.31, Silvestri 17.35, Casu 17.41, 17.42 e 17.43, purché riformulati in identico testo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 9*). Formula, altresì, parere favorevole sull'emendamento Pastorino 6.53, a condizione che sia anch'esso riformulato in un testo identico ai predetti emendamenti. Mantiene, invece, accantonati gli articoli aggiuntivi Lupi 14.03 e 14.04.

Andrea CASU (PD-IDP) accetta la riformulazione proposta dalla relatrice sugli emendamenti 17.41, 17.42 e 17.43, a sua prima firma e sottoscrive l'emendamento Pastorino 6.53, di cui accetta la riformulazione.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) dichiara di sottoscrivere gli emendamenti in esame.

Flavio TOSI, *presidente*, prende atto che i presentatori degli emendamenti Raimondo 6.31, Sorte 13.31 e Francesco Silvestri 17.35 accettano la riformulazione proposta dai relatori.

La Commissione approva gli emendamenti Raimondo 6.31, Pastorino 6.53, Sorte 13.31, Francesco Silvestri 17.35, Casu 17.41, 17.42 e 17.43, riformulati in identico testo (*vedi allegato 9*).

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, intervenendo sugli identici emendamenti Ghio 7.20, Iaria 7.21, Ghirra 7.22 e Pastorella 7.23, spiega che nella riformulazione proposta dai relatori si fa riferimento al cosiddetto codice delle assicurazioni, di cui al decreto legislativo n. 184 del 22 novembre 2023, che prevede anche un'assicurazione per la micromobilità. Chiarisce che ovviamente i massimali e i minimali saranno diversi e sicuramente ridotti, ma che il riferimento è all'assicurazione per la responsabilità civile auto.

Valentina GHIO (PD-IDP) non accetta la riformulazione del proprio emendamento 7.20 proposta da relatori. Spiega infatti che nella riformulazione proposta non vi è una chiara specificazione di cosa voglia dire questo tipo di assicurazione, ma che certamente si va nella linea della disincentivazione della mobilità sostenibile e nel senso che sono gli utenti deboli a doversi in qualche modo prodigare al fine di proteggersi e non gli utenti forti a proteggere gli altri soggetti.

Antonino IARIA (M5S) non accetta la riformulazione del proprio emendamento 7.21. Osserva che l'elemento fondamentale è che di fatto con la riformulazione proposta dai relatori viene introdotta l'assicurazione obbligatoria, oltre al casco. Tutto ciò rappresenta una forte disincentivazione della micromobilità; non capisce perché le normali previsioni del codice civile non possano valere nel caso nel caso di specie.

Francesca GHIRRA (AVS) non accetta la riformulazione del proprio emenda-

mento 7.22, ricordando che la responsabilità civile delle auto non è un tipo di assicurazione che nasce per questo nuovo tipo di mobilità. L'onere della sicurezza non può essere traslato dagli automobilisti ai conducenti di monopattini: si tratta di una disposizione eccessivamente severa che disincentiva la micromobilità.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) non accetta la riformulazione del proprio emendamento 7.23.

La Commissione respinge gli identici emendamenti Ghio 7.20, Iaria 7.21, Ghirra 7.22 e Pastorella 7.23.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) non accetta la riformulazione del proprio articolo aggiuntivo 8.06, che ne diluisce eccessivamente il contenuto. L'obiettivo della proposta emendativa è ampliare ed estendere quelli che saranno gli obblighi previsti dalla direttiva europea per gli angoli ciechi. Ritiene dirimente che non solo i nuovi mezzi si debbano adattare a tali obblighi, ma anche quelli già in circolazione, anche perché l'applicazione di *sticker* e di sensori sonori non costituiscono interventi così onerosi. La riformulazione, poi, ricomprende tutta una serie di elementi difformi, per cui si perdono i temi fondamentali. Ricorda che Milano ha cercato di anticipare la direttiva europea; il Governo va in direzione completamente opposta, pur essendo quella in esame una revisione del codice della strada nel senso della sicurezza. Conclude affermando che le previsioni degli angoli ciechi non vanno solo a protezione dei ciclisti, ma anche dei pedoni e di tutti gli utenti diversi dai mezzi pesanti.

Francesca GHIRRA (AVS) non accetta la riformulazione del proprio articolo aggiuntivo 8.07, volto a tutelare gli utenti più deboli dei mezzi pesanti. L'intento della proposta emendativa era quello di evitare i morti su strada, così spesso causati dai mezzi pesanti. Chiede ai relatori di rivedere la riformulazione.

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sull'articolo aggiuntivo Gianassi 8.08, ri-

corda che ci sono ogni anno 200 morti a causa degli angoli ciechi dei mezzi pesanti, come segnalato dalle associazioni dei familiari delle vittime della strada, e che l'urgenza è così forte che anche l'Unione europea sta intervenendo con una previsione legislativa. La richiesta dell'articolo aggiuntivo è di estendere gli obblighi previsti dalla normativa europea a partire da giugno per i nuovi mezzi anche ai mezzi attualmente circolanti. Ricorda che l'età media del parco mezzi circolante è di 15-20 anni e che l'alternativa è che siano i comuni a livello locale a cercare di intervenire.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, risponde ai colleghi finora intervenuti che i relatori hanno lavorato fino alla fine alla riformulazione e che è in corso un'interlocuzione con l'Unione europea su questa direttiva. Ritene che il tema posto sia della massima rilevanza e invita i proponenti a lavorare su di un ordine del giorno in Assemblea.

Valentina GHIO (PD-IDP), intervenendo sull'articolo aggiuntivo Gianassi 8.09, fa presente che nel caso presente non si tratta di visioni diverse di città e mobilità, ma di procedure tecniche che salvano vite umane. Evidenzia che la scrittura dell'articolo aggiuntivo è molto puntuale e ridurla a poche righe generiche significa sviare il problema.

Ouidad BAKKALI (PD-IDP) sottolinea che occorre intervenire con coraggio sulla materia in esame. Ricorda le statistiche drammatiche in base alle quali ben il 6 per cento delle vittime della strada (l'anno scorso più di 3000) muoiono appunto a causa di incidenti prodotti dagli angoli ciechi dei mezzi pesanti.

Flavio TOSI, *presidente*, prende atto che i presentatori degli articoli aggiuntivi 8.011 e 8.013 accettano la riformulazione proposta dai relatori.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) osserva che la poca attenzione per il tema degli angoli ciechi è la dimostrazione che il Governo e la maggioranza non in-

tendono intervenire sul tema della sicurezza sulle strade. Afferma di non comprendere quale sia l'ostacolo giuridico che impedisce l'accoglimento delle proposte emendative in esame, rispetto alla gravità del problema. Chiede poi cosa si intenda con l'espressione « utenti deboli ».

La Commissione approva gli articoli aggiuntivi Gaetana Russo 8.011 e Tosi 8.013, come riformulati in identico testo (*vedi allegato 9*).

La Commissione dunque, con distinte votazioni, respinge gli articoli aggiuntivi Pastorella 8.06, Ghirra 8.07, Gianassi 8.08 e 8.09 e Ghirra 8.010.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), intervenendo sull'ordine dei lavori, invita la presidenza a verificare con attenzione la regolarità delle votazioni.

Flavio TOSI, *presidente*, fa presente che il collega Barbagallo ha fatto riferimento a una delle ultime votazioni in cui, pur prevalendo i deputati a favore, non tutti i colleghi di maggioranza hanno votato.

La Commissione, con distinte votazioni, respinge l'articolo aggiuntivo Pastorella 8.014, l'emendamento Casu 17.145 e gli identici emendamenti Barbagallo 17.147 e Casu 17.148.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede di sospendere i lavori della Commissione a partire dalle 16.10 per consentire a due deputati di intervenire in Aula.

Flavio TOSI, *presidente*, dispone una sospensione della seduta.

La seduta, sospesa alle 16, è ripresa alle 16.30.

Flavio TOSI, *presidente*, comunica che l'esame riprende con le proposte emendative riferite all'articolo 14, invitando i relatori ad esprimere i pareri sulle proposte ancora accantonate.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, anche a nome dell'altro relatore, onorevole Caroppo, invita al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario, dell'articolo aggiuntivo Lupi 14.03, facendo presente che l'atteso parere del Ministero dell'economia e delle finanze non è purtroppo pervenuto. Per quanto riguarda le restanti proposte emendative, esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Lupi 14.04, mentre conferma l'invito al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario, degli articoli aggiuntivi Casu 14.06, Gruppioni 14.07, degli identici articoli aggiuntivi Ciocchetti 14.08 e Cesa 14.09, nonché degli articoli aggiuntivi Casu 14.010, Barbagallo 14.011 e degli identici articoli aggiuntivi Pastorella 14.014 e Barbagallo 14.015.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime parere conforme a quello dei relatori.

Calogero PISANO (NM(N-C-U-I)-M) ritira l'articolo aggiuntivo Lupi 14.03, del quale è cofirmatario, riservandosi di riproporre la questione al momento dell'esame in Assemblea.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo Lupi 14.04 (*vedi allegato 9*).

Andrea CASU (PD-IDP) intervenendo sull'articolo aggiuntivo a sua prima firma 14.06 evidenzia come questa proposta emendativa, al pari delle successive, interviene sul tema delle sanzioni per il servizio di noleggio con conducente. Preso atto dei pareri formulati dai relatori, fa presente che la discussione su questi temi non può più essere rimandata perché occorre da una parte combattere ogni forma di abusivismo, ma dall'altra non vessare gli operatori, che hanno bisogno di una parola di chiarezza.

Francesca GHIRRA (AVS), nel ringraziare il collega Casu per aver portato all'attenzione della Commissione questo tema, fa presente che attualmente gli operatori del servizio di noleggio con conducente sono eccessivamente penalizzati rispetto ai

tassisti, non potendo ad esempio circolare con il proprio veicolo al di fuori degli orari del servizio, anche soltanto per l'ordinaria manutenzione del mezzo. Auspica che nel corso dell'esame in Assemblea sia possibile tornare su questi temi e trovare una opportuna soluzione.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, confermando l'invito al ritiro degli articoli aggiuntivi, fa presente che attualmente è in corso un tavolo di confronto del Governo con rappresentanti degli NCC e dei tassisti, sottolineando come le riflessioni, condivisibili, del collega Casu siano all'attenzione della maggioranza. Ritiene infatti che sia comunque necessario un intervento del legislatore che anticipi le pronunce della giurisprudenza, ricordando come attualmente la maggior parte delle sanzioni comminate agli NCC venga annullata dai giudici di pace pur avendo nel frattempo obbligato gli operatori al fermo del veicolo. Nell'evidenziare che anche il suo gruppo aveva presentato proposte emendative in tema di regime sanzionatorio del servizio di noleggio con conducente, fa presente che le stesse sono state ritirate nella convinzione che a breve verrà comunque trovata una soluzione a questo problema.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Casu 14.06.

Flavio TOSI, *presidente*, constata l'assenza dei presentatori dell'articolo aggiuntivo Gruppioni 14.07: si intende che vi abbiano rinunciato.

Comunica che gli identici articoli aggiuntivi Ciocchetti 14.08 e Cesa 14.09 sono stati ritirati.

Andrea CASU (PD-IDP), illustrando l'articolo aggiuntivo a sua prima firma 14.010, che chiede venga posto in votazione, sottolinea l'importanza di quanto dichiarato dal relatore onorevole Caroppo e auspica che quanto prima gli esiti del tavolo di confronto si traducano in una soluzione.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Casu 14.010.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) illustra l'articolo aggiuntivo 14.011, a sua firma, rilevando come – nonostante il tema delle nuove licenze di taxi e del rapporto con gli NCC sia stato al centro del dibattito – le misure sin qui introdotte dalla maggioranza non abbiano minimamente risolto il problema. Auspica che quanto detto dal relatore sia vero e che ciò prelude a un intervento concreto del Governo del quale, peraltro, ritiene che al momento non vi sia traccia. Esprime comunque delusione per il provvedimento che la Commissione si accinge ad approvare.

La Commissione respinge l'articolo aggiuntivo Barbagallo 14.011.

Flavio TOSI, *presidente*, ricorda che gli articoli aggiuntivi Tosi 14.012 e Michelotti 14.013 sono già stati ritirati.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) non accede alla richiesta di invito al ritiro dell'articolo aggiuntivo a sua firma 14.014.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) illustra l'articolo aggiuntivo 14.015, a sua firma e identico all'articolo aggiuntivo Pastorella 14.014, anch'esso volto a risolvere l'annosa questione del trattamento sanzionatorio degli NCC.

La Commissione respinge gli identici articoli aggiuntivi Pastorella 14.014 e Barbagallo 14.015.

Flavio TOSI, *presidente*, fa presente che la Commissione passa ora all'esame dell'ultima proposta emendativa riferita all'articolo 15 del provvedimento, invitando i relatori ed il rappresentante del Governo ad esprimere il parere.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, anche a nome del relatore Caroppo, esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo Barabotti 15.08.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime parere conforme a quello dei relatori.

Gaetana RUSSO (FDI) chiede di sottoscrivere l'articolo aggiuntivo Barabotti 15.08.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo Barabotti 15.08 (*vedi allegato 9*).

Flavio TOSI, *presidente*, avverte che le proposte emendative Tosi 16.05, Comaroli 17.8 e Tosi 17.34 sono state ritirate e invita i relatori ed il rappresentante del Governo ad esprimere i pareri sulle restanti proposte riferite all'articolo 17.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, anche a nome del relatore Caroppo, invita al ritiro, esprimendo altrimenti parere contrario, dell'emendamento Ghirra 17.31; formula un parere favorevole sull'emendamento Pastorino 17.36 e invita al ritiro dell'emendamento Casu 17.80; esprime parere favorevole sull'emendamento Casu 17.119 e sugli identici emendamenti Pastorella 17.122, Tosi 17.123 e Casu 17.124 a condizione che siano riformulati in identico testo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 10*); invita quindi al ritiro degli emendamenti Gaetana Russo 17.128, per il quale non è pervenuto il parere del Ministero dell'economia e delle finanze, e Casu 17.142, in relazione al quale invita l'onorevole Casu a valutare l'opportunità di una trasformazione in ordine del giorno in Assemblea.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime parere conforme a quello dei relatori.

La Commissione respinge l'emendamento Ghirra 17.31.

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) illustra l'emendamento a sua firma 17.36 facendo presente come si tratti di una modifica di carattere formale che viene incontro alle sensibilità delle associazioni delle vittime della strada. Evidenzia poi come nella proposta emendativa testé ap-

provata in materia di angoli ciechi si faccia ancora riferimento al concetto di utenza debole.

La Commissione approva l'emendamento Pastorino 17.36 (*vedi allegato 9*).

Andrea CASU (PD-IDP), intervenendo sull'emendamento a sua prima firma 17.80, ne chiede la votazione, dichiarando di voler difenderne strenuamente il contenuto. Rivela infatti che la proposta si riferisce all'introduzione di dispositivi automatici di controllo della velocità all'interno degli autoveicoli e si appella alla maggioranza affinché tenga conto della rapida evoluzione del progresso tecnologico. Fa presente che il tema della limitazione della velocità non riguarda esigenze di cassa bensì il salvataggio di vite umane e che, se anche la maggioranza ritiene di non inserire oggi questo tema nel codice o nella legge delega, non potrà a lungo sfuggire a questa esigenza perché si tratta di cambiamenti che se non governati verranno poi subiti.

La Commissione respinge l'emendamento Casu 17.80.

Andrea CASU (PD-IDP), pur dichiarando di accettare la proposta di riformulazione dell'emendamento 17.119, a sua firma, evidenzia che l'espressione « simulatori di guida di alta qualità » potrebbe risultare ambigua, in quanto scarsamente tipizzata aprendo a dibattiti che sono già stati sperimentati in relazione agli autoveicoli. Invita pertanto i relatori a valutare una ulteriore riformulazione che risulti maggiormente chiara.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, accogliendo il suggerimento dell'onorevole Casu propone una ulteriore riformulazione degli emendamenti Casu 17.119, nonché sugli identici emendamenti Pastorella 17.122, Tosi 17.123 e Casu 17.124, dalla quale sono espunte le parole « di alta qualità » (*vedi allegato 9*).

Flavio TOSI, *presidente*, prende atto che i presentatori degli emendamenti Casu

17.119, Pastorella 17.122, Tosi 17.123 e Casu 17.124 accettano l'ulteriore nuova formulazione degli stessi in identico testo.

La Commissione approva l'ulteriore nuova formulazione, in identico testo, degli emendamenti Casu 17.119, Pastorella 17.122, Tosi 17.123 e Casu 17.124 (*vedi allegato 9*).

Gaetana RUSSO (FDI), pur essendo rammaricata per il parere contrario dei relatori e del Governo, ritira l'emendamento a sua prima firma 17.128, preannunciandone la ripresentazione in Assemblea. Ricorda come l'emendamento fosse volto a potenziare la pianta organica del personale della motorizzazione civile per assicurare l'espletamento delle attività di revisione dei veicoli e come attualmente la motorizzazione soffra gravissime carenze di organico. Rammenta come un suo emendamento, volto sempre ad affrontare questo problema in relazione alle attività connesse agli esami per il conseguimento della patente, sia stato invece accolto in sede di esame del recente decreto-legge di proroga termini. Preannuncia quindi che con il suo gruppo continuerà ad impegnarsi affinché siano affrontate le scoperture di personale presso la motorizzazione civile.

Andrea CASU (PD-IDP), ritirando l'emendamento a sua firma 17.142, accoglie l'invito della relatrice a trasformarlo in ordine del giorno, confidando in un accoglimento da parte del Governo. Sottolinea che la proposta interveniva su un problema di tutela della *privacy* in relazione ai dati detenuti dal PRA. Evidenzia infatti come chiunque possa rivolgersi al PRA e ottenere, sulla base di un semplice numero di targa, l'indirizzo di residenza del proprietario del veicolo, con tutte le conseguenti problematiche di riservatezza e sicurezza. Ritiene che la questione possa essere facilmente risolta anche senza un intervento legislativo e auspica che il Governo provveda in tal senso al più presto.

Flavio TOSI, *presidente*, essendosi concluso l'esame di tutte le proposte emendative presentate, avverte che il testo del

provvedimento, come risultante dagli emendamenti approvati, sarà trasmesso alle commissioni competenti in sede consultiva ai fini dell'espressione dei prescritti pareri.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 17.

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

Mercoledì 21 febbraio 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 17 alle 17.05.

ALLEGATO 1

5-02038 Ghirra: Criticità del sistema di trasporti interni della Sardegna.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa, ricordo che in sinergia con Regione Autonoma Sardegna, MIT e le società RFI e ANAS del Polo Infrastrutture del Gruppo Ferrovie dello Stato, a fine 2022 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa finalizzato al consolidamento e allo sviluppo degli interventi per il potenziamento e l'integrazione dei servizi di mobilità nella Regione. Le attività previste nell'ambito del citato Protocollo hanno portato alla redazione di un documento di tipo organico che si prefigura come un punto di riferimento per il potenziamento della mobilità, offrendo, ad oggi, un quadro sinottico degli interventi previsti per lo sviluppo della rete di mobilità nella Regione Sardegna.

In quest'ottica, il suddetto documento si inserisce in un processo di continuo aggiornamento e costituisce la pietra angolare per il monitoraggio e l'individuazione di possibili interventi infrastrutturali e tecnologici di più lungo termine.

Con riferimento ai progetti infrastrutturali ferroviari in corso, nell'ottica di perseguire una maggiore sostenibilità ambientale e di garantire la continuità del servizio con materiale rotabile elettrico, sono previsti interventi di elettrificazione delle tratte Cagliari-Oristano, Oristano-Macomer, Decimomannu-Carbonia/Iglesias (Bacino del Sulcis) e Olbia Aeroporto-Golfo Aranci. I suddetti interventi, in stretta correlazione con gli ulteriori progetti in essere sulla rete ferroviaria sarda, consentiranno l'implementazione di nuovi materiali impattando positivamente sulle *performance* del servizio e sulle emissioni ambientali.

Inoltre, sono previsti il raddoppio della tratta Decimomannu-Villamassargia, con interventi di riqualificazione delle stazioni sulle località esistenti ed interventi di *upgrade* prestazionale e tecnologico sulla tratta Cagliari-Sassari, che assicureranno l'aumento della velocità massima ed una conseguente riduzione dei tempi di percorrenza.

Per l'esigenza di potenziamento della mobilità del bacino del Nuorese, RFI ha avviato la realizzazione di un documento di fattibilità per un nuovo collegamento ferroviario diretto tra Nuoro e Abbasanta, sulla linea Cagliari-Oristano-Macomer.

Per quanto attiene al trasporto pubblico locale sono previsti investimenti per le ferrovie locali pari a circa 340 milioni di euro, tra cui risorse finalizzate al potenziamento del collegamento ferroviario e all'acquisto di materiale rotabile per le tratte Cagliari-Isili e Alghero-Sassari. Inoltre, sono previsti circa 264 milioni di euro per il rinnovo del parco autobus per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale al fine di ridurre l'età media del parco mezzi circolante.

Per quanto attiene alle infrastrutture stradali, ANAS gestisce in Sardegna una rete pari a 2.953 chilometri per un investimento complessivo di 4,95 miliardi di euro, per lavori di adeguamento, ammodernamento e messa in sicurezza sia di nuove opere che di manutenzione programmata.

Tra i principali interventi in corso e di prossimo avvio, segnalo l'itinerario Sassari-Olbia, la SS 195 della Sulcitana, la SS 125 Orientale Sarda, la SS 291 della Nurra e l'adeguamento e messa in sicurezza di alcuni tratti della SS 131 Carlo Felice.

Tra quelli in fase di progettazione, tra gli altri, la SS 130 Iglesiente, la SS 198 di Seu e di Lanusei, la Nuova SS 125/133-*bis* Olbia Palau, la SS 127 Settentrionale Sarda e la SS 128 Centrale Sarda.

Assicuro l'impegno del MIT per migliorare e per potenziare le infrastrutture ferroviarie e stradali così da garantire ai cittadini della Sardegna una rete di trasporto più moderna, interconnessa e accessibile.

ALLEGATO 2

5-02041 Iaria: Rinnovo del contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Trenitalia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento al quesito posto, la società Trenitalia ha rappresentato quanto segue.

In premessa, il vigente Contratto di Servizio con Trenitalia, come previsto dall'articolo 12, è attualmente in fase di revisione con particolare riferimento all'offerta, al programma degli investimenti per il materiale rotabile e alle sue condizioni di equilibrio economico-finanziario.

Con riferimento all'*asset*, attraverso il decreto ministeriale n. 475 del 29 novembre 2021, in attuazione di quanto previsto dal PNRR, sono stati assegnati alla società Trenitalia, in qualità di soggetto attuatore, 200 milioni di euro per il rinnovo del parco rotabile destinato ai servizi da impiegare nelle tratte da e per il Sud Italia, nello specifico 7 treni ibridi e 70 carrozze notte.

La realizzazione dell'intervento è attualmente in linea con le tempistiche previste per la consegna della fornitura.

A seguito della revisione del PNRR e dell'inserimento del nuovo capitolo REPo-

werEU, è previsto un potenziamento del parco ferroviario per il servizio intercity che vedrà, a breve, l'avvio dell'*iter* per la fornitura di ulteriori 13 treni bimodali (potenziando, così, la Misura PNRR dagli originari 53 treni ai 66 treni), di 12 treni Electric Multiple Units (EMU) e di ulteriori 30 carrozze notte.

Per quanto riguarda la disponibilità del materiale rotabile e della qualità dei servizi, la relativa rendicontazione annuale è inclusa nella relazione presentata al CIPESS e pubblicata sul sito istituzionale del MIT.

In conclusione, confermo quanto evidenziato dagli onorevoli interroganti, che sono tuttora in corso le interlocuzioni con la Commissione europea in merito alla possibilità di ricorrere all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento UE 1370 del 2007 per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico.

ALLEGATO 3

5-02040 Barbagallo: Realizzazione delle opere connesse alla sicurezza stradale e alle infrastrutture ferroviarie funzionali alle Olimpiadi di Milano-Cortina.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

La realizzazione delle opere connesse allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026 rappresenta una priorità.

In considerazione dei ritardi maturati per la progettazione, l'affidamento e l'esecuzione di alcune opere ricomprese nel Piano complessivo delle opere olimpiche Milano Cortina 2020-2026, il Governo è intervenuto con il decreto-legge n. 10 del 5 febbraio 2024, al fine di assicurare la loro realizzazione in tempi rapidi e coerenti con la data di svolgimento dell'evento e con i cronoprogrammi ivi fissati.

A tal proposito, la società ANAS è stata individuata quale soggetto attuatore dei seguenti interventi: allargamento in tratti salturni dal chilometro 18+200 al chilometro 68+300 della Strada Statale 38, adeguamento a tre corsie del Ponte Manzoni a Lecco, consolidamento della galleria Monte Piazza, potenziamento dello svincolo in località Piona e messa in sicurezza della tratta Giussano-Civate, lungo la strada statale 36.

L'obiettivo è quello di velocizzare la realizzazione delle opere diversificando i soggetti attuatori e, al contempo, assicurare l'attuazione degli interventi sulle infrastrutture stradali da parte di un soggetto che

possiede il *know how* e le competenze tecniche specifiche per tale categoria di opere. Per gli interventi descritti risultano, infatti, attualmente efficaci accordi quadro di ANAS che consentono di semplificare l'*iter* di affidamento dei singoli contratti. Sono al vaglio del Governo soluzioni analoghe anche per la realizzazione di opere ferroviarie.

Restano in capo al Commissario straordinario la realizzazione di altre opere complementari già oggetto di commissariamento, più precisamente, il completamento del percorso ciclabile Abbadia Lariana sulla strada statale 36, la Tangenziale sud di Sondrio, la variante di Trescore ed Entratico, le varianti di Vercurago, Cortina e Longarone nonché gli interventi di soppressione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Milano-Lecco-Sondrio-Tirano che intersecano la strada statale 38.

Tale redistribuzione, connessa alla revisione della *governance* della società Milano-Cortina, consentirà di assicurare un'efficiente ed efficace gestione delle attività connesse alla realizzazione degli interventi.

In tal modo, sarà perseguito l'obiettivo del loro completamento nei tempi previsti, anche al fine del miglioramento della sicurezza stradale e delle infrastrutture ferroviarie.

ALLEGATO 4

5-02042 Pastorella: Misure a sostegno dell'utenza colpita dall'interruzione della circolazione tra Mantova e Bozzolo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Come è noto, gli stringenti tempi dei cronoprogrammi imposti dal PNRR prevedono la conclusione degli investimenti entro il 2026. Nel caso di interventi ferroviari, con cantieri che impattano su linee o impianti esistenti, la realizzazione delle opere ha necessariamente imposto la previsione di chiudere intere linee per durate che possono arrivare sino a due anni. Tali chiusure hanno un indiscusso impatto sia sul trasporto delle merci che delle persone. Tuttavia, se a parità di origine e destinazione il traffico merci nella maggior parte dei casi può essere dirottato verso altre linee, nel trasporto dei passeggeri tale facoltà è difficilmente perseguibile perché il più delle volte sono proprio le stazioni incluse nella tratta interrotta ad essere poli generatori di domanda di trasporto.

Sul sito di RFI sono riportate sia le informazioni relative all'orario di servizio 2023-2024 che quelle relative all'orario di servizio 2024-2025.

Nel caso specifico riportato dall'onorevole interrogante, l'intervento riguarda un raddoppio in stretto affiancamento; si tratta di un lavoro che non può in alcun modo essere fatto in soggezione di esercizio ferroviario sia per l'incolumità dei lavoratori impiegati nel cantiere che dei pendolari utenti dell'impresa Trenord.

Peraltro, l'intervento fa parte del programma regionale mobilità e trasporti della Regione Lombardia, nonché dell'«Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del servizio ferroviario regionale passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale» sottoscritta tra RFI e Regione Lombardia.

In sostituzione del servizio ferroviario, la società Trenord, sentita sul tema, ha comunicato di aver predisposto un servizio bus sostitutivo per il quale valgono i normali biglietti e gli abbonamenti a tariffa ferroviaria regionale. Tale soluzione è stata concordata in numerose riunioni organizzate dal Prefetto di Mantova, alle quali hanno partecipato, oltre alla stessa società Trenord, RFI e tutti gli enti locali interessati.

Dopo l'avvio dei lavori e la conseguente interruzione della linea ferroviaria tra Mantova e Bozzolo, si sono svolti ulteriori incontri presso la Prefettura di Mantova per verificare l'andamento del servizio. Dall'esito degli incontri, è risultato che il servizio sostitutivo risponde adeguatamente alla domanda di mobilità esistente pur con l'inevitabile allungamento del tempo di percorso stradale e dall'interscambio bus/treno.

Trenord ha riferito, altresì, di poter effettuare servizi di bus sostitutivo del servizio ferroviario esclusivamente nella tratta interrotta, ovvero la Mantova-Bozzolo. Eventuali differenti servizi di trasporto mediante linea automobilistica, come quello tra Mantova e Peschiera del Garda, potranno essere richiesti alla competente Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino di Cremona e Mantova.

Alla fine dei lavori, tra meno di due anni, REI disporrà di una linea a doppio binario con un incremento della capacità sulla tratta da 4 treni/ora nei due sensi di marcia a 10 treni/ora per direzione e un contestuale aumento del livello di regolarità dei servizi in quanto i treni non dovranno più incrociarsi nelle stazioni ma potranno incrociarsi in piena linea.

ALLEGATO 5

5-02043 Pastorino: Completamento del progetto Skymetro presso la città di Genova.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Lo scorso 13 febbraio il Comune di Genova ha trasmesso al MIT una comunicazione in merito alla programmazione dell'intervento Skymetro Val Bisagno-Genova con il cronoprogramma aggiornato che prevede il completamento dell'opera entro il 2029.

In considerazione della richiesta avanzata dall'Amministrazione comunale di proroga dei termini per l'aggiudicazione dei lavori e per l'ultimazione degli stessi, il MIT ha trasmesso proprio ieri al MEF lo schema di decreto per il relativo concerto.

Tale rimodulazione fissa al 30 giugno 2025 il termine per l'aggiudicazione dei lavori e al 31 dicembre 2029 quello per l'ultimazione dei lavori.

In merito al procedimento autorizzativo, sono attesi la conclusione formale della Conferenza di servizi avviata in data 18 ottobre 2023, nel corso della quale si sta

esaminando l'intervento di risoluzione delle interferenze con l'elettrodotto di Tema e l'emissione del parere di VIA da parte della Regione Liguria.

Per quanto attiene alla procedura per l'espressione del parere relativo all'intervento da parte del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, previsto dall'articolo 47 del decreto legislativo n. 36 del 2023, il citato Consesso è in attesa di riscontro alla richiesta di integrazioni e di chiarimenti e alla presentazione del progetto completo da parte del Comune di Genova.

La valutazione tecnico-economica da parte del MIT – finalizzata all'emissione del nulla osta tecnico per la sicurezza di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e alla verifica di congruità, come prevista dall'articolo 5 del decreto-legge n. 97 del 2022 – verrà effettuata sul progetto che avrà recepito le prescrizioni del citato Consiglio Superiore.

ALLEGATO 6

5-02039 Cangiano: Rispetto delle disposizioni in materia di soggetti abilitati al rilascio dell'idoneità di guida.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il rilascio e il rinnovo delle patenti sono subordinati alla verifica del possesso dell'idoneità psico-fisica alla guida da parte dei soggetti richiedenti. Tale verifica deve essere effettuata da un soggetto certificatore abilitato.

L'articolo 119 del Codice della strada definisce i requisiti psichici e fisici che un medico abilitato deve attestare al fine del rilascio del certificato per il conseguimento o il rinnovo della patente di guida.

Il decreto dirigenziale del MIT del 31 gennaio 2011 definisce le modalità per lo svolgimento delle attività di certificazione, identifica le categorie di medici certificatori e disciplina le procedure di acquisizione del codice di identificazione da parte di questi, propedeutico al rilascio di certificati attestanti il possesso dei requisiti psicofisici di idoneità alla guida di un veicolo a motore.

La procedura per la disabilitazione dei medici monocratici prevede che la struttura di appartenenza richieda la disabilitazione del codice di identificazione all'ufficio provinciale della Motorizzazione, indicandone la motivazione previa apposita attività istruttoria. Tuttavia, sovente si sono verificati casi come quelli indicati dall'onorevole interrogante in cui detta richiesta non viene effettuata e, pertanto, il MIT non ha possibilità di intervenire.

Per ovviare a tale situazione, sono state intraprese iniziative per assicurare la regolarità delle certificazioni rilasciate.

Nello specifico, il MIT si sta operando per:

consentire l'accesso ai servizi sul Portale dell'Automobilista alle figure professionali abilitate al rilascio dell'idoneità di guida degli autoveicoli, esclusivamente tramite l'utilizzo di SPID Livello 2 o CIE, e non più con le sole credenziali rilasciate dal CED della Motorizzazione. Entro la fine del prossimo mese di giugno sarà resa disponibile la nuova modalità di autenticazione;

acquisire il dato relativo al decesso dei medici abilitati tramite l'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente (ANPR) del Ministero dell'interno. Detta informazione sarà acquisita tramite i servizi di interoperabilità della Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) per la verifica sistematica all'atto del login nell'applicazione;

predisporre una nuova procedura di « autocensimento » degli abilitati al rilascio di idoneità alla guida, con funzioni di validazione a carico delle strutture di appartenenza, quale procedura necessaria al rilascio del codice identificativo. Tale procedura consentirà la risoluzione del problema legato all'incongruità tra l'elenco degli Albi regionali e quanto risultante negli archivi della Motorizzazione;

predisporre una nuova procedura che prevede la firma digitale del certificato medico rilasciato dal medico certificatore.

ALLEGATO 7

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il codice delle comunicazioni elettroniche. Atto n. 108.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, lo schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il codice delle comunicazioni elettroniche (Atto n. 108);

in considerazione dei criteri di cui all'articolo 4 della legge di delegazione europea 22 aprile 2021, n. 53, di quanto previsto dall'articolo 31, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234 ed in base alla direttiva UE 2018/1972;

in considerazione dell'aggiornamento al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207;

in considerazione della consultazione pubblica concernente lo schema di decreto legislativo correttivo del Codice delle comunicazioni elettroniche – decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, avviata dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* e rivolta principalmente agli operatori di mercato delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica, finalizzata ad acquisire l'orientamento del mercato sull'applicazione della nuova normativa di settore;

considerato che:

il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, all'articolo 2, comma 1, lettera *ll*), definisce « operatore » un'impresa che fornisce o è autorizzata a fornire una rete pubblica di comunicazione elettronica, o una risorsa correlata;

il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, all'articolo 2, comma 1, lettera *zz*), definisce « risorse correlate »: servizi correlati, infrastrutture fisiche e altre risorse o elementi correlati a una rete di comunicazione elettronica o a un servizio di comunicazione elettronica che permettono o supportano la fornitura di servizi attraverso tale rete o servizio, o sono potenzialmente in grado di farlo, compresi gli edifici o gli accessi agli edifici, il cablaggio degli edifici, le antenne, le torri e le altre strutture di supporto, le condotte, le tubazioni, i piloni, i pozzetti e gli armadi di distribuzione;

le infrastrutture di telecomunicazione elettronica sono considerate opere di pubblica utilità (*ex* articolo 51, decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259) e opere di urbanizzazione primaria (*ex* articolo 43 decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259);

l'installazione di torre e tralicci è regolamentata dal Codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259), il quale riveste carattere di *lex specialis*;

il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, all'articolo 4, comma 2, lettera *a*), sottolinea la necessità di promuovere la semplificazione dei procedimenti amministrativi e la partecipazione ad essi dei soggetti interessati, attraverso l'adozione di procedure tempestive, non discriminatorie e trasparenti nei confronti delle imprese che forniscono reti e servizi di comunicazione elettronica;

il carattere strategico e/o essenziale correlato alle opere di comunicazione elettronica impone la massima collaborazione istituzionale tra i soggetti pubblici e privati

al fine di scongiurare situazioni che non consentano o soltanto ritardino la sollecita realizzazione delle opere sopraindicate;

rilevato che nel corso dell'esecuzione dei lavori di realizzazione delle infrastrutture relative alla banda ultra-larga e delle reti pubbliche di comunicazione si sono talvolta registrati ritardi che non hanno consentito lo svolgimento efficiente e tempestivo delle attività, causati, in alcuni casi, dall'inerzia amministrativa, in altri casi, dalla mancata adozione di provvedimenti abilitativi aventi carattere vincolato,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 1, comma 2, lettera *d*), capoverso *m-bis*, le parole « operatore di telecomunicazione » siano sostituite dalle seguenti: « operatore che fornisce reti e servizi di comunicazioni elettroniche »;

2) si valuti la necessità di modificare, all'articolo 1, comma 2, lettera *g*), n. 1, lettera *t-ter*), la definizione di « impianto di comunicazione elettronica » nel senso di farvi rientrare sia le tecnologie attualmente in funzione sia quelle che potrebbero svilupparsi e affermarsi in futuro e, in particolare, la medesima lettera sia riformulata nel senso che tale impianto è l'insieme di dispositivi di rete che può comprendere le apparecchiature e le infrastrutture necessarie per la trasmissione, la ricezione e l'elaborazione di segnali elettronici. Siano pertanto soppresse le parole: « e che consente la comunicazione tra individui e dispositivi »;

3) all'articolo 1, comma 6, capoverso *2-bis*, la parola: « zone » sia sostituita dalla seguente: « siti »;

4) all'articolo 1, comma 20, lettera *a*), capoverso 1, le parole: « ai successivi commi 5 e 6 » siano sostituite dalle seguenti: « ai successivi commi *4-bis* e *4-ter* »;

5) ovunque ricorra nel testo il riferimento all'invio di documentazione mediante caricamento su portali telematici,

sia chiarito che, in mancanza dell'attivazione di tali portali, l'unico altro mezzo di invio è la PEC;

6) all'articolo 1, comma 34, dopo le parole: « 259 del 2003 » siano aggiunte le seguenti: « al comma 2, le parole: « a 84 » siano sostituite dalle seguenti: « e 84 e »;»;

e con le seguenti osservazioni:

a) in riferimento alla radiofonia digitale, per promuoverne un rapido sviluppo unitamente alla relativa transizione dei servizi di radio diffusione analogici, si valuti l'opportunità di semplificare l'installazione dei nuovi impianti digitali nelle stazioni di emissione ad oggi esistenti e in uso per le diffusioni analogiche FM;

b) si valuti la necessità di introdurre nel Codice delle comunicazioni elettroniche, nell'ambito del richiamo alle reti fisse e mobili, anche il riferimento alla rete *fixed wireless*;

c) si valuti di introdurre nel sistema sanzionatorio un principio basato sulla proporzione, analogo a quello utilizzato per il pagamento dei diritti amministrativi;

d) si valuti la necessità di sopprimere la lettera *b)* dell'articolo 1, comma 18;

e) si valuti la necessità di sopprimere le parole « di compatibilità » alla lettera *a)* dell'articolo 1, comma 18;

f) si valuti la necessità di sopprimere la lettera *c)* dell'articolo 1, comma 19, o di riformularla per distinguere il termine di realizzazione dell'opera da quello della attivazione dell'impianto;

g) si valuti la necessità che, ovunque ricorra nel testo il riferimento al modulo di cui all'allegato *12-bis* dello schema di decreto legislativo, sia chiarito che esso è l'unico che deve essere utilizzato per le istanze alle pubbliche amministrazioni e agli enti locali, con esclusione della facoltà di questi ultimi di predisporre moduli propri;

h) si valuti la necessità di aggiungere, all'articolo 1, comma 20, dopo la lettera *b)*, la seguente: « *b-bis*) al comma 4, terzo

periodo, dopo le parole “e collaudo statico” sono aggiunte le seguenti: “salvo che per gli interventi di minore rilevanza”, in coordinamento con l’articolo 49-*bis* del Codice »;

i) si valuti la necessità all’articolo 1, dopo il comma 27, di aggiungere il seguente:

« 27-*bis*. All’articolo 57, comma 6, dopo la lettera *c)* è aggiunta la seguente:

“*c-bis)* i soggetti tenuti alle prestazioni obbligatorie non sono responsabili per inadempimento nel caso in cui la tecnologia al

momento disponibile non consenta tecnicamente di adempiere” »;

l) si valuti l’opportunità di introdurre, nell’ambito delle norme che disciplinano le procedure autorizzative per la realizzazione e la modifica di impianti radioelettrici per infrastrutture di comunicazione elettronica di cui agli articoli 44 e seguenti, il principio di equità e di correttezza nella ripartizione dello spazio elettromagnetico;

m) all’articolo 1, comma 25, lettera *a)*, si valuti l’opportunità di sopprimere le parole da: « Ai fini dell’applicazione » fino alla fine della lettera.

ALLEGATO 8

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il codice delle comunicazioni elettroniche. Atto n. 108.

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO PD-IDP

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, di attuazione della direttiva (UE) 2018/1972, che modifica il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, recante il Codice delle comunicazioni elettroniche (A.G. 108);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo in esame aggiorna e corregge il decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259 (Codice delle Comunicazioni Elettroniche), come modificato dal decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, che ha recepito la direttiva (UE) 2018/1972 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018, di istituzione del Codice Europeo delle comunicazioni elettroniche;

si tratta di un testo molto ampio composto di 8 articoli e di 2 allegati i quali contengono circa 200 modificazioni testuali rispetto alle norme vigenti per migliorare la qualità redazionale di talune disposizioni, eliminare refusi e semplificare le disposizioni procedurali gran parte delle quali si configurano come semplificazioni di carattere ordinamentale; tra le modifiche sostanziali si segnala quella inerente la mappatura geografica delle reti;

in particolare è stata modificata la prima parte del codice, relativa all'uso pubblico (autorizzazioni, infrastrutture di reti, sanzioni, poteri AGCOM) ed è stata aggiornata la parte IV del codice relativa ai servizi di comunicazione elettronica ad uso privato per quanto riguarda i radioamatori;

l'articolo 1 del testo in esame apporta prevalentemente modifiche di carattere ordinamentale al codice delle comunicazioni elettroniche che vanno ad incidere sui seguenti articoli: 1 (ambito applicativo), 2 (definizioni), 3 (principi generali della disciplina delle reti e servizi di comunicazione elettronica), 4 (obiettivi generali della disciplina di reti e servizi di comunicazione elettronica), 6 (attribuzioni del Ministero, dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e delle altre Amministrazioni competenti) per meglio delimitare i compiti dell'Autorità, 8 (regioni ed enti locali) per meglio specificare i compiti di competenza delle Regioni e degli enti locali, 9 (misure di garanzia) per aggiornare un riferimento normativo, 11 (autorizzazione generale per le reti e i servizi di comunicazione elettronica), 12 (sperimentazione della radiodiffusione sonora e televisiva terrestre in tecnica digitale), 13 (condizioni apposte all'autorizzazione generale, ai diritti d'uso dello spettro radio e delle risorse di numerazione e obblighi specifici), 14 (dichiarazioni intese ad agevolare l'esercizio del diritto di installare infrastrutture e dei diritti di interconnessione), 15 (elenco minimo dei diritti derivanti dall'autorizzazione generale), 22 (mappatura geografica delle reti), 28 (ricorsi avverso provvedimenti del Ministero e dell'Autorità), 39 (normalizzazione ossia l'adozione di specifiche tecniche adottate dalla Commissione per la fornitura armonizzata di servizi, di interfacce tecniche o di funzioni), 42 (contributi per la concessione di diritti di uso dello spettro radio e di diritti di installare strutture), 43 (infrastrutture di comunicazione elettronica e diritti di passaggio), 44 (nuovi impianti – procedimenti autorizza-

tori relativi alle infrastrutture di comunicazione elettronica per impianti radioelettrici), 45 (procedure semplificate per determinate tipologie di impianti), 49 (opere civili, scavi ed occupazione di suolo pubblico), 49-ter (inefficacia del provvedimento tardivo di diniego) articolo di nuova introduzione, 51 (pubblica utilità – espropriazione e diritto di prelazione legale), 52 (limitazioni legali della proprietà), 54-bis (infrastrutture di comunicazione elettronica ad alta velocità), 56 (impianti e condutture di energia elettrica, tubazioni metalliche sotterrate – interferenze), 58 (gestione dello spettro radio), 68 (accesso alle reti locali in radiofrequenza), 69 (installazione e funzionamento dei punti di accesso senza fili di portata limitata), 77 (procedura per l'individuazione della domanda transnazionale), 78 (procedura per l'analisi del mercato), 80 (obbligo di trasparenza), 91 (imprese attive esclusivamente sul mercato all'ingrosso), 98-decies (risorse di numerazione), 98-undecies (identificazione degli utenti);

L'articolo 2 apporta delle modifiche, per lo più di carattere ordinamentale alla parte IV del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo n. 259 del 2003, che tratta delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica ad uso privato, che vanno ad incidere sui seguenti articoli: 99 (installazione ed esercizio di reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso privato), 136 (patente di operatore [necessaria per l'impianto e l'esercizio di stazione di radioamatore]), 137 (requisiti per l'impianto e l'esercizio di stazione di radioamatore), 138 (dichiarazione resa per conseguire un'autorizzazione generale all'espletamento delle attività elencate all'articolo 104), 139 (nominativo assegnato a ciascuna stazione di radioamatore), 143 (stazioni ripetitrici), 144 (autorizzazioni speciali per l'impianto e l'esercizio di stazione di radioamatore);

L'articolo 3 apporta modifiche agli allegati da 1 a 13 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, tra le quali quelle di maggior rilievo riguardano l'allegato 12 che disciplina la determinazione dei diritti amministrativi e dei contributi di cui, rispet-

tivamente, agli articoli 16 e 42 del decreto legislativo n. 259 del 2003;

L'articolo 4, dispone una serie di modifiche di carattere formale al decreto legislativo n. 253 del 2003, volte ad eliminare alcuni refusi ed aggiornare alcune diciture non più attuali, mentre l'articolo 5 reca modifiche al decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 207, tra le quali quella di maggior rilievo stabilisce che i contributi dovuti ai sensi del decreto legislativo n. 259 del 2003 sono soggetti alla prescrizione ordinaria decennale e che tale norma si applichi agli obblighi contributivi dovuti a partire dalla data del testo in esame;

L'articolo 6, è volto ad eliminare un doppio passaggio procedurale, in precedenza attribuito ai Comuni, che erano chiamati a trasferire la documentazione di asseverazione dal tecnico dell'impresa, che la redige, al Sistema Informativo Nazionale Federato delle Infrastrutture (SINFI), attribuendo direttamente al tecnico abilitato che ha rilasciato l'attestazione dell'etichetta necessaria di « edificio predisposto alla banda ultra larga » l'onere di comunicare, entro 90 giorni dalla data di presentazione della Segnalazione certificata, i dati relativi agli edifici infrastrutturali al Sistema Informativo Nazionale Federato delle Infrastrutture (SINFI);

infine, l'articolo 7 reca una serie di abrogazioni e di norme transitorie, mentre l'articolo 8 reca la clausola di invarianza finanziaria;

considerato che:

il provvedimento in esame è stato adottato a seguito di una procedura di consultazione pubblica indetta dal MIMIT finalizzata ad acquisire l'orientamento del mercato sull'applicazione della nuova normativa di settore. La consultazione è stata rivolta in particolare agli operatori di mercato delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica;

le audizioni svolte hanno evidenziato, proprio in ragione della prevalenza di misure di carattere meramente ordinamentale, diverse mancanze e criticità nei

contenuti dello schema di decreto legislativo in esame;

in relazione alla mappatura geografica delle reti e dell'offerta di connettività alcuni soggetti hanno evidenziato delle problematiche in relazione alla natura vincolante delle dichiarazioni sulle intenzioni di investimento fatte dalle imprese di cui al nuovo comma 4-*bis* a cui consegue, in caso di inottemperanza, una sanzione amministrativa da parte del regolatore. È stato sottolineato come tale disposizione sembra implicare delle problematiche sia a livello pratico, dove può avere effetti perversi sugli incentivi delle stesse imprese nella fase di dichiarazione sia a livello di tutela dei diritti, in quanto sembra restringere eccessivamente il diritto di iniziativa economica. L'obbligo di attenersi a tali programmi e previsioni di investimento sembra restringere eccessivamente la libertà di iniziativa economica, cui si impedisce adattamenti alle dinamiche competitive, tecnologiche e finanziarie di mercati in costante e repentina evoluzione, quali sono le comunicazioni elettroniche;

le semplificazioni introdotte non contribuiscono a ridurre significativamente i tempi e i costi di sviluppo ed esecuzione delle opere di infrastrutturazione delle reti, mentre sul tema degli investimenti il problema centrale è la mancata attuazione dei programmi di investimento caratterizzati da grandissimi ritardi, come nel caso del Piano BUL « aree bianche ». Uno dei motivi principali di questi ritardi è quello relativo alle difficoltà per le imprese di ottenere tempestivamente autorizzazioni da parte degli enti locali per i lavori necessari alla costruzione ed installazione delle nuove reti. Al riguardo lo schema di decreto pone delle problematiche laddove la prevista modulistica armonizzata, inclusa all'allegato 12-*bis*, diventa recessiva in caso gli enti locali ne abbiano predisposta una propria;

lo schema di decreto non considera in maniera adeguata le evoluzioni tecnologiche e di contesto in relazione alla responsabilità degli operatori e fornitori nel trasmettere in chiaro contenuti criptati attraverso l'utilizzo di applicazioni, anche qua-

lora la tecnologia utilizzata escluda tale possibilità. Le misure di sanzionamento dei soggetti, in particolare laddove non sussista la possibilità tecnica di eseguire richieste di informazioni da parte delle competenti autorità giudiziarie e delle agenzie preposte alla sicurezza nazionale, appaiono eccessive e necessitano di trovare altre forme di collaborazione per adempiere alle richieste. Nell'attuale versione tutto questo si traduce in un effetto distorsivo e discriminatorio per l'industria nazionale, impedendo la commercializzazione su vasta scala di soluzioni di comunicazione elettronica criptate *end to end*, inibendo solo agli operatori industriali italiani la commercializzazione di soluzioni di comunicazioni sicure, criptate e *trusted*. Peraltro una impostazione in linea con le richieste del settore industriale è già stata fatta propria dal Governo nell'ambito della regolamentazione delle prestazioni funzionali alle operazioni di intercettazione (decreto ministeriale 15 dicembre 2022) che nell'elencare puntualmente le prestazioni, utilizza l'allocazione « se possibile » riferita a quelle connesse alla capostazione di applicazioni come *WhatsApp* o *Messenger*, escludendo quindi sanzioni nel caso di impossibilità tecnologica a eseguire la prestazione;

inoltre, con riferimento alle norme che disciplinano le procedure autorizzative per la realizzazione e la modifica di impianti radioelettrici per infrastrutture di comunicazione elettronica di cui agli articoli 44 e seguenti, il provvedimento non prevede appositi criteri volti a garantire il principio di equa ripartizione dell'ulteriore spazio elettromagnetico che verrà messo a disposizione degli operatori di comunicazioni elettroniche,

tutto ciò premesso, esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) sia evitato il sanzionamento dei soggetti, laddove non sussista la « possibilità tecnica » di eseguire richieste di informazioni da parte delle competenti autorità giudiziarie e delle agenzie preposte alla

sicurezza nazionale, trovando altre forme di collaborazione per adempiere alle richieste; nell'ambito di valutazione della « possibilità tecnica », si deve tenere in considerazione anche i rischi che l'accesso al contenuto della comunicazione veicolata comporta per la sicurezza esterna e/o l'aumento della vulnerabilità della comunicazione stessa. Nel valutare questo bilanciamento deve essere anche coinvolta, con parere obbligatorio ma non vincolante, l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale. In ogni caso deve essere evitato l'effetto distorsivo e discriminatorio della norma che inibisce solo ai fornitori italiani la commercializzazione di soluzioni di comunicazioni sicure, criptate e *trusted* perché sanzionabili mentre i fornitori stranieri sono protetti dai propri ordinamenti che escludono esplicitamente, come nel caso degli USA, la responsabilità delle piattaforme e degli operatori quando non abbiano la capacità tecnologica di fornire i contenuti decrittati ovvero di mettere in condizione le autorità di decrittarli;

b) siano stabiliti i principi generali per distribuire lo spazio elettromagnetico aggiuntivo conseguente all'adeguamento dei limiti come descritto nell'articolo 10 della legge 30 dicembre 2023, n. 214, al fine di assicurare una divisione equa, ragionevole e non discriminatoria di questo spazio supplementare tra gli operatori di comunicazioni elettroniche ed evitare, per tale via, successive richieste di ulteriore spazio elettromagnetico aggiuntivo in ragione di una sua non equa ripartizione; la declinazione concreta di tali principi deve essere demandata al regolatore di settore, AGCOM, sia attraverso la definizione di linee guida, sia attraverso uno specifico potere di risoluzione di controversie fra operatori.

c) i dati relativi alla mappatura geografica delle installazioni di rete e dell'offerta di servizi di connettività siano messi nella disponibilità, anche di regioni ed enti locali, tramite l'esposizione sulla Piattaforma Digitale Nazionale Dati (articolo 50 del CAD) o strumento equivalente, al fine di avere un quadro più completo possibile della mappatura della iniziative attivate

per garantire elevati livelli di connettività in Italia e del relativo effettivo livello di dispiegamento e disponibilità, inclusa la disponibilità del dato ancorché anonimizzato, che consenta di individuare se su un dato civico sia stata fornita una dichiarazione di investimento da parte di uno o più operatori privati e quando lo stesso operatore abbia previsto di attivare il servizio. Questo include un processo di arricchimento del dato recepito in sede di consultazione e mappatura, che includa e tenga in adeguata considerazione anche una raccolta statisticamente significativa della qualità del servizio effettivamente erogato e percepito dagli utenti finali, nonché una mappatura qualitativa specifica dello stato di connettività, effettuata consultando le regioni, le città metropolitane, le province e i comuni;

d) sia modificato l'articolo 1, comma 13, dello schema di decreto, eliminando la natura vincolante delle dichiarazioni sulle intenzioni di investimento fatte dalle imprese, a cui fa conseguire, in caso di non ottemperanza, una sanzione amministrativa da parte del regolatore; oppure, in subordine, limitare tale natura vincolante e la conseguente possibile sanzione ai soli casi di mappatura svolta dal Governo nel contesto della definizione e implementazione di politiche di investimento di fondi pubblici per la costruzione di reti a banda ultra-larga, cui si applica la normativa sugli aiuti di Stato;

e) siano rafforzate e aggiornate le misure di semplificazione previste dal provvedimento in esame al fine di contribuire maggiormente all'ottimizzazione dei tempi, dei costi di sviluppo e di esecuzione delle opere di infrastrutturazione delle reti, a partire da quelle di nuova generazione e allo sviluppo dei progetti di trasformazione digitale delle imprese e delle pubbliche amministrazioni, compresi quelli in ambito PNRR, nonché alla costruzione di un sistema in grado di prevenire e rispondere tempestivamente alle minacce cibernetiche.

Casu, Barbagallo, Morassut, Bakkali,
Ghio.

ALLEGATO 9

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.

PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE

ART. 3

All'articolo 3, comma 1, capoverso Art. 218-ter, comma 1, dopo la lettera m), aggiungere la seguente:

m-bis) articolo 173, comma 3-bis;

1.25. *(Nuova formulazione) Casu, Giannassi.*

ART. 5

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

Art. 5-bis.

(Esercitazioni di guida)

1. All'articolo 122 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « L'autorizzazione » sono sostituite dalle seguenti: « Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-bis, l'autorizzazione »;

b) il comma 5-bis è sostituito dal seguente:

« 5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2, solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo. La guida senza tale

certificazione è soggetta alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stabilito il numero minimo delle ore di esercitazione da effettuarsi presso un'auto-scuola con istruttore abilitato e autorizzato cui l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2, nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni ».

5.05. *(Nuova formulazione) Tosi, Sorte.*

ART. 17

Al comma 3, dopo la lettera d), aggiungere la seguente:

d-bis) semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali, anche prevedendo una disciplina semplificata per eventuali atti di preavviso di accertamento e conseguenti pagamenti, nell'ottica di ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione;

* **6.31.** *(Nuova formulazione) Raimondo, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo.*

* **6.53.** *(Nuova formulazione) Pastorino, Casu, Pastorella.*

* **13.31.** *(Nuova formulazione) Sorte, Tosi.*

* **17.35.** *(Nuova formulazione) Francesco Silvestri, Cantone, Fede, Traversi, Iaria.*

- * **17.41.** (Nuova formulazione) Casu, Ascani.
 * **17.42.** (Nuova formulazione) Casu, Ascani.
 * **17.43.** (Nuova formulazione) Casu, Ascani.

All'articolo 17, comma 3, dopo la lettera o), aggiungere la seguente:

o-bis) semplificazione, in un'ottica di snellimento degli adempimenti richiesti all'utente, delle procedure che disciplinano le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, l'installazione di dispositivi atti a migliorare la visibilità diretta degli utenti deboli della strada dal posto di guida riducendo gli angoli morti, la sistemazione del carico sui veicoli, ivi comprese le strutture amovibili per il trasporto di bagagli, biciclette, sci e attrezzature sportive;

- ** **8.011.** (Nuova formulazione) Gaetana Russo, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Raimondo, Ruspandini.
 ** **8.013.** (Nuova formulazione) Tosi, Sorte.

ART. 14

Dopo l'articolo 14, aggiungere il seguente:

Art. 14-bis.

(Modifiche alla legge 24 novembre 1981, n. 689)

1. All'articolo 27, sesto comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689, dopo le parole: « dalle disposizioni vigenti. » sono aggiunte le seguenti: « Per le sanzioni amministrative per violazione delle disposizioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la maggiorazione non può comunque essere superiore ai tre quinti dell'importo della sanzione ».

- 14.04.** Lupi, Bicchielli, Brambilla, Cavo, Cesa, Alessandro Colucci, Pisano, Romano, Semenzato, Tirelli.

ART. 15

Dopo l'articolo 15, aggiungere il seguente:

Art. 15-bis.

1. All'articolo 57, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: « Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate a essere impiegate nelle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e nelle attività di gestione forestale e possono, in quanto veicoli, circolare su strada:

a) per il proprio trasferimento;

b) per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti, sostanze di uso agrario e di attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale;

c) per il trasporto di addetti alle lavorazioni, nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola. ».

- 15.08.** Barabotti, Furgiuele, Dara, Marchetti, Pretto, Gaetana Russo.

ART. 17

Al comma 3, lettera d), numero 2), e ovunque ricorrano, sostituire le parole: dell'utenza debole della strada, come definita nel codice della strada, con le seguenti: dell'utenza vulnerabile.

- 17.36.** Pastorino.

Al comma 3, lettera r), aggiungere, in fine, le parole: , anche con l'ausilio di simulatori di guida.

* **17.119.** (Nuova formulazione) Casu

* **17.122.** (Nuova formulazione) Pastorella.

* **17.123.** (Nuova formulazione) Tosi, Sorte.

* **17.124.** (Nuova formulazione) Casu.

ALLEGATO 10

**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.**

PROPOSTA DI RIFORMULAZIONE

ART. 17.

Al comma 3, lettera r), aggiungere, in fine, le parole: , anche con l'ausilio di simulatori di guida di alta qualità.

- * 17.119. Casu
- * 17.122. Pastorella.
- * 17.123. Tosi, Sorte.
- * 17.124. Casu.