

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	111
ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final).	
Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final) ( <i>Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	111
SEDE REFERENTE:	
Disposizioni in materia di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli fuori uso sottoposti a fermo amministrativo. C. 805 Gaetana Russo e abb. ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	116
ALLEGATO 1 ( <i>Emendamenti approvati</i> ) .....	122
SEDE CONSULTIVA:	
Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici. C. 1979, approvata dalla 7 <sup>a</sup> Commissione permanente del Senato (Parere alla VII Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	118
ALLEGATO 2 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	124
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-03093 Amich: Emanazione del decreto ministeriale sulle tariffe per le revisioni .....	118
ALLEGATO 3 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	125
5-03094 Pastorino: Prezzo dei biglietti dei voli di Ita Airways .....	119
ALLEGATO 4 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	126
5-03095 Pastorella: Introduzione dell'obbligo di sosta di 20 minuti per i servizi di noleggio con conducente .....	119
ALLEGATO 5 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	127
5-03096 Barbagallo: Realizzazione del raddoppio ferroviario ad alta capacità Palermo-Messina-Catania .....	119
ALLEGATO 6 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	128
5-03097 Maccanti: Iniziative per la sicurezza e la prevenzione dei reati negli uffici della motorizzazione civile .....	120
ALLEGATO 7 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	129
5-03098 Iaria: Destinazione del cofinanziamento europeo per la progettazione del Ponte sullo Stretto di Messina ai sistemi di trasporto per l'attraversamento dinamico dello Stretto ..	120
ALLEGATO 8 ( <i>Testo della risposta</i> ) .....	131

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

*Mercoledì 13 novembre 2024.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.55 alle 14.

**ATTI DELL'UNIONE EUROPEA**

*Mercoledì 13 novembre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 14.**

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri nel contesto di viaggi multimodali (COM(2023)752 final).**

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione dei diritti dei passeggeri nell'Unione (COM(2023)753 final).**

*(Esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti.

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

Maria Grazia FRIJIA (FDI), *relatrice*, nel richiamare l'attualità del tema oggetto dei provvedimenti in esame, più volte affrontato dalla Commissione nel corso della legislatura, fa presente che le proposte di regolamento in esame, presentate dalla Commissione europea il 29 novembre 2023, costituiscono un pacchetto volto a rivedere il quadro normativo in materia di applicazione dei diritti dei passeggeri e ad integrare le norme esistenti per garantire ai passeggeri un livello di protezione analogo

quando passano da un modo di trasporto all'altro durante un viaggio.

In ragione della particolare importanza delle proposte, il Parlamento europeo ha deciso di riavviarne l'esame ad inizio della nuova legislatura europea.

Preliminarmente ritiene utile riportare qualche informazione sulle motivazioni alla base degli interventi in oggetto, i quali hanno il duplice obiettivo di tutelare più efficacemente i passeggeri nei viaggi in aereo, in treno, via mare o per vie navigabili interne e in autobus e di incentivare l'uso dei trasporti pubblici.

Anzitutto la Commissione ha valutato i cinque regolamenti, adottati tra il 2004 e il 2021, che costituiscono il quadro vigente in materia, concludendo che la loro efficacia è compromessa dalla mancanza di consapevolezza, da parte dei passeggeri, dei loro diritti e dalle carenze delle disposizioni sul relativo esercizio. Ha accertato altresì che il livello di conformità alle norme dell'Unione europea ed il relativo monitoraggio variano notevolmente da uno Stato membro all'altro e che il numero di reclami presentati agli organismi nazionali è estremamente basso, probabilmente proprio in ragione della limitata conoscenza che i cittadini europei hanno dei propri diritti quando viaggiano e subiscono un disservizio.

A ciò ha aggiunto che l'assenza di un quadro giuridico chiaro per il trasporto multimodale in generale e la conseguente incapacità di fornire protezione ai passeggeri che optano per questa modalità di viaggio, possono inoltre spingere gli stessi a scegliere di viaggiare in automobile senza ricorrere al trasporto collettivo. Attualmente infatti i passeggeri godono di diritti in caso di perturbazione quando viaggiano con un solo modo di trasporto, ma non quando passano a un altro modo di trasporto nell'ambito dello stesso viaggio.

Le persone con disabilità e a mobilità ridotta, inoltre, in assenza di regole per i viaggi multimodali che impongano l'assistenza in caso di trasferimento tra modi di trasporto, non possono beneficiare di un'esperienza di viaggio senza soluzione di continuità.

Anche per le suddette ragioni, la Commissione considera necessario un intervento normativo a livello UE che affronti le lacune individuate.

Di conseguenza le proposte di esame affrontano tre problematiche del settore, e segnatamente: la scarsa conoscenza da parte dei viaggiatori della tutela loro offerta dalla normativa europea; il diritto al rimborso dell'intero costo di un biglietto aereo nel caso in cui il biglietto sia stato acquistato tramite un intermediario ma il volo non venga effettuato; la tutela dei passeggeri nel trasporto multimodale.

Le prime due questioni in particolare sono affrontate dalla proposta relativa all'applicazione dei diritti dei passeggeri, nel senso di garantire un'applicazione efficace ed efficiente in tutti gli Stati membri, consentendo agli organismi nazionali competenti di disporre di strumenti più adeguati per monitorare il rispetto dei diritti dei passeggeri da parte degli operatori e assicurare un trattamento migliore dei reclami per i passeggeri, fornendo loro un sistema rapido, semplice e accessibile. Circa il rimborso dei passeggeri aerei che hanno effettuato la prenotazione tramite un intermediario, l'obiettivo è, invece, garantire una procedura chiara per tutti gli attori coinvolti.

Con riferimento alla terza questione interviene poi la proposta di regolamento relativa ai viaggi multimodali che va a colmare una lacuna normativa.

Entrambe le proposte prestano anche particolare attenzione alla non discriminazione e all'assistenza per le persone con disabilità o con mobilità ridotta.

La materia oggetto dell'intervento legislativo è molto importante, in quanto, come mostrato dai dati contenuti nella valutazione d'impatto della Commissione europea, il mercato dei passeggeri nell'Unione europea è in crescita. Secondo tali dati, da un totale di circa 13,4 miliardi di passeggeri che nel 2019 hanno viaggiato all'interno dell'Unione europea in aereo, autobus e *pullman*, treno o nave, si passerà a un totale di 15,4 miliardi nel 2030 e di 19,8 miliardi nel 2050. Anche il numero di passeggeri multimodali dovrebbe aumentare

da 91 milioni nel 2019 a 103,6 milioni nel 2030 e 150,9 milioni nel 2050. Infine, anche a causa dell'invecchiamento della popolazione, si prevede che il numero totale di richieste di passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta per il trasporto aereo, in autobus e *pullman*, ferroviario e marittimo aumenterà da 82,7 milioni nel 2019 a 115,6 milioni nel 2030 e 199,7 milioni nel 2050.

Su entrambe le proposte è stata trasmessa alle Camere la relazione del Governo, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge n. 234 del 2012, che reca una valutazione delle modifiche proposte complessivamente positiva, considerando le stesse conformi all'interesse nazionale e prive di elementi di particolare criticità.

La proposta sull'applicazione dei diritti dei passeggeri è stata anche oggetto di esame da parte della XIV Commissione politiche dell'Unione europea della Camera dei deputati ai fini della verifica della sua conformità al principio di sussidiarietà. In esito a tale verifica, il 14 marzo 2024 la XIV Commissione ha adottato un documento con cui ha ritenuto la proposta complessivamente conforme al principio di sussidiarietà e al principio di proporzionalità, nonché coerente con la base giuridica individuata dalla Commissione europea, in linea anche con quanto riportato nella valutazione del Governo.

Ciò premesso, nel rinviare alla documentazione degli uffici per ulteriori approfondimenti, passa ad una sintetica illustrazione dei principali contenuti della proposta sull'applicazione dei diritti dei passeggeri, che, come già detto, modifica i cinque regolamenti esistenti in materia, senza alterarne la struttura essenziale, pur aggiungendo anche nuove disposizioni.

Per quanto riguarda nello specifico i viaggi aerei, su cui interviene l'articolo 1, i passeggeri potranno ricevere tutte le informazioni utili per il loro viaggio direttamente dal vettore aereo, anche se hanno prenotato tramite un intermediario. Quest'ultimo dovrà trasmettere, esclusivamente a tal fine, i recapiti dei passeggeri al vettore aereo, il quale dovrà rispettare rigorosi periodi di conservazione dei dati.

I passeggeri poi dovranno sapere con certezza chi contattare per il rimborso dei biglietti prenotati tramite intermediari attraverso informazioni chiare e gratuite sulle modalità di rimborso, inviate in anticipo dal vettore aereo e dall'eventuale intermediario. In tale circostanza, infatti, il vettore aereo operativo potrà effettuare il rimborso mediante lo stesso intermediario, purché dichiari pubblicamente, in modo chiaro, comprensibile e facilmente accessibile, se accetta di trattare i rimborsi tramite intermediari e con quali intermediari accetta di farlo e purché il passeggero sia allo stesso modo informato nel momento della prenotazione e della conferma della stessa sulla procedura di rimborso.

In questo caso sia il vettore aereo che l'intermediario che ha pagato il biglietto tramite il proprio conto bancario dovranno garantire che il passeggero ottenga il rimborso entro 14 giorni. Il vettore aereo dovrà rimborsare l'intermediario entro 7 giorni e a sua volta quest'ultimo dovrà rimborsare il passeggero entro i 7 giorni seguenti. Se il passeggero non riceverà il rimborso entro 14 giorni dalla data di opzione per il rimborso, il vettore aereo operativo dovrebbe contattare il passeggero al più tardi il giorno successivo alla scadenza del termine di 14 giorni al fine di ricevere gli estremi per il pagamento del rimborso e procedere in tal senso entro 7 giorni.

I vettori aerei e i gestori aeroportuali dovranno inoltre adottare norme di qualità del servizio e monitorare le proprie prestazioni conformemente a tali norme, anche pubblicando sul proprio sito *web* una relazione sulle prestazioni in materia di qualità del servizio.

Tenuto conto di quanto contenuto nell'allegato 2 della normativa in questione, tra le norme minime di qualità del servizio rientra anche il rispetto delle norme di settore in materia di peso e dimensione dei bagagli che, secondo quanto riportato nei considerando della proposta, dovrebbero essere stabilite dai vettori aerei con l'obiettivo di limitare il proliferare di pratiche diverse in merito al peso e alla dimensione dei bagagli. Ciò comporta che la conformità a tali norme dovrebbe poi essere riferita

dai vettori aerei nel contesto dei loro sistemi di gestione della qualità del servizio.

Sottolinea che la questione delle regole relative ai bagagli è di grande rilevanza, sia perché norme divergenti sui bagagli a mano tra le diverse compagnie aeree possono creare costi nascosti e difficoltà per i passeggeri, sia perché sul tema sono anche intervenuti la Corte di giustizia dell'Unione europea e il Parlamento europeo. La prima con una sentenza del 2014, con la quale ha statuito, tra l'altro, che i bagagli a mano non devono essere sottoposti a un supplemento di prezzo, aspetto su cui la Commissione tuttavia non interviene con la proposta in oggetto. Il secondo invece si è pronunciato nell'ottobre 2023 con una risoluzione con cui ha, tra le altre cose, sottolineato la necessità di delineare la portata e i requisiti specifici del peso e delle dimensioni ragionevoli del bagaglio a mano.

Gli interventi innovativi nel settore del trasporto aereo comprendono anche le modifiche al regolamento relativo ai diritti delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, contenute nell'articolo 2 che, tra l'altro, stabilisce che i vettori aerei, i loro agenti o gli operatori turistici facciano in modo che i passeggeri in questione possano viaggiare con un accompagnatore che viaggi gratuitamente e, ove possibile, sieda loro vicino.

Con riferimento ai trasporti su vie navigabili l'articolo 3 integra il regolamento vigente anche con nuove disposizioni applicabili ai casi di cancellazione o ritardo di un servizio passeggeri o di una crociera. In tale evenienza le norme proposte prevedono che il vettore o l'operatore del terminale informino quanto prima, e comunque non oltre 30 minuti dopo l'orario di partenza previsto, i passeggeri in partenza dai terminali portuali o dai porti, della situazione e dei diritti loro spettanti, così come dell'orario di partenza e dell'orario di arrivo previsti, non appena disponibili. Tali informazioni dovranno essere fornite per via elettronica, sempre che il passeggero abbia prestato il proprio consenso e abbia fornito al momento dell'acquisto del biglietto le informazioni di contatto necessarie.

Allo stesso modo il regolamento sul trasporto effettuato con autobus viene integrato dall'articolo 4 nel senso di prevedere che in caso di cancellazione o ritardo l'ente di gestione della stazione informi i passeggeri in partenza quanto prima, e comunque non oltre 30 minuti dopo l'ora di partenza prevista, in merito alla situazione e ai diritti loro spettanti e comunichi non appena disponibile l'ora di partenza prevista. Anche in questo caso le informazioni dovranno essere fornite per via elettronica, sempre che il passeggero abbia prestato il proprio consenso e abbia fornito al momento dell'acquisto del biglietto le informazioni di contatto necessarie al vettore o all'ente di gestione della stazione.

Evidenzia inoltre che per il trasporto aereo, per vie navigabili e per quello effettuato con autobus le modifiche fanno sì che i passeggeri che presentano ricorsi individuali potranno utilizzare moduli *standard*, forniti dalla Commissione e validi a livello dell'Unione europea, per richiedere rimborsi e compensazioni pecuniarie; tali moduli dovranno essere di facile comprensione, accessibili per le persone con disabilità e disponibili in tutte le lingue ufficiali dell'Unione europea.

I 5 regolamenti vigenti sono altresì modificati con lo scopo di agevolare gli organismi nazionali di controllo nell'individuare e correggere potenziali inadempienze da parte dei vettori e dei gestori dei terminali nell'attuazione dei diritti dei passeggeri. Per il monitoraggio del rispetto dei diritti dei passeggeri si introduce pertanto un approccio basato sul rischio. Gli organismi nazionali di applicazione dovranno elaborare un programma di monitoraggio della conformità al fine di monitorare il rispetto degli obblighi normativi sulla base di una valutazione dei rischi fattuale.

Il quadro vigente per i diversi tipi di trasporto è inoltre integrato con disposizioni specifiche riferite al miglioramento delle informazioni fornite ai passeggeri in merito ai loro diritti al momento della prenotazione e durante le perturbazioni del viaggio e con nuove prescrizioni relative a norme di qualità del servizio, in linea con

il modello previsto per il settore dei trasporti aerei su cui ha già riferito.

Passa poi ad una breve panoramica di alcune delle novità introdotte dall'altra proposta all'esame della IX Commissione relativa ai trasporti multimodali, rinviando alla documentazione predisposta dagli uffici per una disamina più approfondita dell'articolato. Con tale proposta innanzitutto i passeggeri che utilizzeranno diversi modi di trasporto per un unico viaggio potranno per la prima volta godere di diritti specifici, che si aggiungeranno a quelli stabiliti per i viaggi con un solo modo di trasporto.

La proposta, secondo quanto predisposto dall'articolo 2, si applicherà ai viaggi multimodali in cui tutti i servizi di trasporto interessati rientrano già anche nell'ambito di applicazione della legislazione dell'Unione europea in materia di diritti dei passeggeri.

Premette inoltre che è importante sottolineare la differenza tra contratto multimodale unico, biglietto multimodale combinato e biglietti multimodali distinti, così come delineata nell'articolo 3. Il primo è un contratto di trasporto per un viaggio multimodale contenente servizi di trasporto successivi effettuati da uno o più vettori, il secondo un biglietto o più biglietti per un viaggio multimodale che rappresentano contratti di trasporto distinti che sono combinati da un vettore o da un intermediario di propria iniziativa e che sono acquistati mediante un pagamento unico da parte del passeggero, mentre i biglietti multimodali distinti sono biglietti per un viaggio multimodale che rappresentano contratti di trasporto distinti che sono offerti congiuntamente da un vettore o da un intermediario e che sono acquistati mediante pagamenti distinti da parte del passeggero.

In primo luogo, secondo l'articolo 5, i passeggeri dovranno essere informati prima dell'acquisto, in merito al fatto che il biglietto o i biglietti offerti per un viaggio multimodale costituiscano un contratto multimodale unico, un biglietto multimodale combinato o biglietti multimodali distinti, oltre che sui diritti connessi al tipo di

contratto o di biglietto, in quanto tali diritti, soprattutto quelli connessi alle informazioni da fornire e ai rimborsi, sono più incisivi nel caso di contratto multimodale unico.

La proposta in generale interviene nel senso di permettere ai passeggeri di ricevere migliori informazioni prima dell'acquisto, nonché prima e durante il viaggio.

Con riferimento alle informazioni fornite durante il viaggio, sottolinea che i vettori che offrono contratti multimodali unici e biglietti multimodali combinati e, ove possibile, anche gli intermediari che offrono biglietti multimodali combinati, dovranno fornire al passeggero le informazioni relative alle perturbazioni e ai ritardi, anche in tempo reale, ai principali servizi di trasporto in coincidenza e alla sicurezza, che si verificano a bordo del servizio di trasporto e presso i terminali.

Nel contesto dei viaggi multimodali avere a disposizione informazioni in tempo reale è particolarmente importante per i passeggeri, ma i vettori e gli intermediari che si qualificano come piccole e medie imprese saranno esentati dalle regole proposte in materia di fornitura di informazioni di questo tipo, poiché, come specificato nei considerando della proposta, dispongono spesso di risorse ridotte che possono limitare il loro accesso alle informazioni, in particolare nel contesto delle nuove tecnologie.

Nel caso in cui il passeggero abbia optato per un contratto multimodale unico ma si dovessero verificare problemi durante il viaggio multimodale, quali una perdita di coincidenza con un servizio di trasporto successivo, la proposta interviene per imporre al vettore contraente di offrire immediatamente al passeggero la scelta tra diverse opzioni e di predisporre poi le disposizioni necessarie all'alternativa scelta (articolo 7).

Il passeggero potrà in primo luogo ottenere il rimborso integrale del biglietto, alle condizioni alle quali è stato acquistato, per la parte o le parti del viaggio non effettuate e per la parte o le parti già effettuate, qualora il viaggio non risulti più utile ai fini del programma originario di

viaggio, oltre ad avere la possibilità, se del caso, di ritornare al punto di partenza iniziale non appena possibile. Il rimborso dovrà essere corrisposto entro 14 giorni dal ricevimento della richiesta e potrà essere corrisposto sotto forma di denaro, buoni, oppure mediante la fornitura di altri servizi, a patto che le condizioni di tali buoni e servizi siano sufficientemente flessibili, per quanto riguarda in particolare il periodo di validità e la destinazione, e vi sia l'accordo esplicito del passeggero ad accettare tali buoni e servizi. Il passeggero potrà in alternativa proseguire il viaggio o seguire un itinerario alternativo, a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale non appena possibile o in una data successiva, a discrezione del passeggero stesso.

Nel caso in cui il passeggero abbia acquistato il contratto multimodale unico presso un intermediario, il vettore contraente potrà effettuare (articolo 8) il rimborso tramite tale intermediario, purché dichiarati pubblicamente, in modo chiaro, comprensibile e facilmente accessibile, se accetta di trattare i rimborsi tramite intermediari e con quali intermediari accetta di farlo e purché il passeggero sia allo stesso modo informato sulla procedura di rimborso sia dal vettore che dall'intermediario nel momento della prenotazione e della conferma della stessa.

In questo caso, sul modello della modifica che ha precedentemente illustrato riferita al trasporto aereo, il vettore operativo dovrà rimborsare l'intermediario entro 7 giorni e a sua volta quest'ultimo dovrà rimborsare il passeggero entro i 7 giorni seguenti. Se il passeggero non riceverà il rimborso entro 14 giorni dalla data di opzione per il rimborso, il vettore operativo dovrebbe contattare il passeggero al più tardi il giorno successivo alla scadenza del termine di 14 giorni al fine di ricevere gli estremi per il pagamento del rimborso e procedere in tal senso entro altri 14 giorni.

In caso di perdita di coincidenza, sempre se il passeggero abbia acquistato un contratto multimodale unico, il vettore contraente dovrà (articolo 9) anche offrire gratuitamente ai passeggeri pasti e bevande

in quantità ragionevole in funzione dei tempi di attesa, se sono disponibili sul servizio di trasporto o presso il terminale o possono essere ragionevolmente forniti tenendo conto di criteri quali la distanza dal fornitore, il tempo necessario per la consegna e il costo. Dovrà offrire altresì una sistemazione in albergo o di altro tipo, e il trasporto tra il terminale e la sistemazione, qualora risulti necessario un soggiorno di una o più notti o un soggiorno supplementare, ove e allorché sia fisicamente possibile. Nel fornire queste forme di assistenza il vettore operativo deve prestare particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, così come a quelle dei loro accompagnatori e dei cani da assistenza.

In caso di acquisto di biglietti multimodali combinati pagati in un'unica soluzione e di perdita di una coincidenza i passeggeri potranno invece ottenere il rimborso dal venditore o dall'operatore presso il quale hanno acquistato i biglietti, se non erano stati messi al corrente del fatto che i biglietti fossero separati. In tal caso, dovranno ottenere un'ulteriore compensazione pari al 75 per cento del valore del biglietto.

Ritiene, peraltro, importante sottolineare che la proposta si concentra specificamente sulle persone con disabilità e a mobilità ridotta che riceveranno, tra l'altro, assistenza da parte dei vettori e degli operatori dei terminali nel passaggio da un modo di trasporto a un altro nei grandi nodi di trasporto e informazioni in merito all'accessibilità del nodo multimodale, così come delle strutture e dei servizi correlati. Per l'assistenza agli stessi la proposta impone agli Stati membri di garantire che i gestori dei terminali e i vettori sul loro territorio collaborino per istituire e gestire sportelli unici.

Ai vettori che offrono contratti multimodali unici o biglietti multimodali combinati, agli intermediari che offrono biglietti multimodali combinati, nonché ai gestori del nodo multimodale, si impone l'obbligo di istituire un meccanismo per il trattamento dei reclami, su cui dovranno

essere fornite informazioni dettagliate al pubblico.

La proposta prevede infine che gli Stati membri designino uno o più organismi competenti per l'applicazione della proposta, e che, per il trattamento dei reclami, designino o l'organismo nazionale di applicazione stesso o qualsiasi altro organismo quale ente competente.

Tenuto conto dei complessi elementi illustrati, nonché dell'importanza del tema all'esame della Commissione, propone di avviare un ciclo di audizioni di interlocutori qualificati, tra cui il Governo, i relatori sulle due proposte presso il Parlamento europeo, l'ENAC, l'Autorità di regolazione dei trasporti e i rappresentanti del settore, anche per meglio valutare le proposte della Commissione in termini di equilibrio tra benefici attesi per i passeggeri e costi stimati per gli operatori del settore e gli organismi di applicazione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, sulla base di quanto concordato nella riunione dell'ufficio di presidenza testé svolta, comunica di avere conferito le funzioni di cor-relatore al deputato Barbagallo.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.05.**

#### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 13 novembre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 14.05.**

**Disposizioni in materia di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli fuori uso sottoposti a fermo amministrativo.**

**C. 805 Gaetana Russo e abb.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 9 ottobre 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.

Avverte altresì che sono stati presentati gli emendamenti 3.4 e 4.5 del relatore.

Comunica infine che l'emendamento Frijia 1.2 è stato sottoscritto anche dal deputato Battilocchio e che l'emendamento Barbagallo 1.4 è stato sottoscritto anche dai deputati Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Manes, Ruffino e De Maria.

Andrea CASU (PD-IDP), *relatore*, nell'auspicare una rapida approvazione del provvedimento, formula un invito al ritiro sugli identici emendamenti Frijia 1.1 e Barbagallo 1.3 ed esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Frijia 1.2 e Barbagallo 1.4, a condizione che siano riformulati nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Con riferimento all'articolo 2, formula un invito al ritiro sugli identici emendamenti Frijia 2.1 e Barbagallo 2.3 ed esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Frijia 2.2 e Barbagallo 2.4, a condizione che siano riformulati nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Passando all'esame dell'articolo 3, raccomanda l'approvazione del proprio emendamento 3.4, che precluderebbe i successivi identici emendamenti Frijia 3.1 e Barbagallo 3.2.

Con riferimento all'articolo 4, esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Frijia 4.1 e Barbagallo 4.3, a condizione che siano riformulati nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*), raccomanda l'approvazione del proprio emendamento 4.5 e formula un invito al ritiro sugli identici emendamenti Raimondo 4.2 e Barbagallo 4.4 e sull'articolo aggiuntivo Iaria 4.01.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime parere conforme a quello del relatore.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, prende atto che i deputati Frijia e Barbagallo accolgono gli inviti al ritiro formulati dal relatore e le proposte di riformulazione degli emendamenti a loro prima firma.

Prende altresì atto che il deputato Raimondo accede all'invito al ritiro dell'emendamento 4.2.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli identici emendamenti Frijia 1.2 e Barbagallo 1.4 nel testo riformulato, gli identici emendamenti Frijia 2.2 e Barbagallo 2.4 nel testo riformulato e l'emendamento 3.4 del relatore (*vedi allegato 1*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara gli identici emendamenti Frijia 3.1 e Barbagallo 3.2 preclusi dall'approvazione dell'emendamento soppressivo del relatore.

La Commissione, con distinte votazioni, approva gli identici emendamenti Frijia 4.1 e Barbagallo 4.3 nel testo riformulato e l'emendamento 4.5 del relatore (*vedi allegato 1*). Respinge infine l'articolo aggiuntivo Iaria 4.01.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che, essendosi concluso l'esame degli emendamenti presentati, il testo, come modificato dagli emendamenti approvati, sarà trasmesso alle Commissioni competenti in sede consultiva.

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

**La seduta termina alle 14.15.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 13 novembre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 14.15.**

**Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici.**

**C. 1979, approvata dalla 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato.**

(Parere alla VII Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, per i profili di competenza, alla Commissione Cultura sulla proposta di legge recante « Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici » (C. 1979, approvata dalla 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato).

Fa altresì presente che la Commissione Cultura intende richiedere il trasferimento in sede legislativa.

Il provvedimento in esame è volto a promuovere la cultura e l'eredità degli abiti storici, anche in concomitanza di eventi e rievocazioni, istituendo un Comitato scientifico e appositi elenchi nazionali e riconoscendo il giorno 11 novembre quale Giornata nazionale degli abiti storici, stanziando risorse complessive pari a 300 mila euro per l'anno 2024 e 550 mila euro annui a decorrere dall'anno 2025.

Segnala che i profili di competenza della Commissione sono limitati e, nello specifico, riguardano la norma di cui all'articolo 7, la quale è dedicata all'informazione radiofonica, televisiva e multimediale nel corso della Giornata nazionale.

In particolare, l'articolo 7 dispone che la società concessionaria del servizio pubblico radiofonico, televisivo e multimediale, se-

condo le disposizioni previste dal contratto di servizio, assicuri gli adeguati spazi ai temi connessi alla Giornata nazionale degli abiti storici nell'ambito della programmazione televisiva pubblica nazionale e regionale.

Propone, in conclusione, di esprimere un parere favorevole *(vedi allegato 2)*.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE esprime un orientamento favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Antonino IARIA (M5S) preannuncia il voto contrario sulla proposta di parere del relatore, ritenendo che i finanziamenti pubblici dovrebbero essere destinati al sostegno delle iniziative delle associazioni operanti sui territori anziché all'istituzione della Giornata nazionale.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore *(vedi allegato 2)*.

**La seduta termina alle 14.20.**

#### **INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA**

*Mercoledì 13 novembre 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

**La seduta comincia alle 14.20.**

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

**5-03093 Amich: Emanazione del decreto ministeriale sulle tariffe per le revisioni.**

Enzo AMICH (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Enzo AMICH (FDI), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante, dichiarandosi soddisfatto per la sua risposta.

Dichiara, inoltre, che attenderà la stesura del testo definitivo del decreto richiamato nell'interrogazione, richiamando le attese nelle associazioni di categoria. Infatti, dopo la pubblicazione del decreto ministeriale relativo all'aggiornamento della disciplina sulla revisione dei veicoli pesanti, la pubblicazione del decreto sulle tariffe costituisce l'elemento mancante per completare il sistema. Rileva, infatti, che tale testo regolerà il mercato e fisserà tariffe obbligatorie, alla stregua dei veicoli leggeri, in modo da garantire un'equa remuneratività al centro di controllo.

**5-03094 Pastorino: Prezzo dei biglietti dei voli di Ita Airways.**

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA) illustra l'interrogazione in titolo, ricordando di aver già portato, in passato, all'attenzione del Governo la tematica in esame.

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

Luca PASTORINO (MISTO-+EUROPA), replicando, si dichiara assolutamente insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo.

Nel ricordare che ITA Airways rappresenta una società partecipata al 100 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze, ritiene che sia necessaria una risposta non di carattere tecnico ma politico, ribadendo come sia compito del Governo intervenire ai fini della tutela del diritto alla mobilità dei cittadini.

Ricorda, inoltre, che il controllo che aveva già richiesto in passato al Governo, concernente l'operatività degli algoritmi impiegati dalla medesima compagnia per l'elaborazione delle proprie tariffe, non è stato in alcun modo attuato.

Nel ribadire quanto il problema delle tariffe sproporzionate incida sull'effettivo esercizio del diritto alla mobilità dei citta-

dini, richiama il caso della regione Liguria, in cui la mobilità è fortemente aggravata dall'inefficienza dei servizi ferroviari, oltre che aerei, come dimostra anche l'episodio del treno Frecciargento Roma-Genova che lo scorso venerdì è partito in anticipo di 50 minuti, causando notevoli disagi ai passeggeri.

Infine, ritenendo eccessivamente lunghi i tempi del monitoraggio della Commissione europea e sollecitando un intervento del Governo sulla questione, dichiara che continuerà ad insistere sulla tematica, riservandosi di presentare un'ulteriore interrogazione in Assemblea.

**5-03095 Pastorella: Introduzione dell'obbligo di sosta di 20 minuti per i servizi di noleggio con conducente.**

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 5*).

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, rileva come la risposta del sottosegretario Ferrante non abbia in alcun modo chiarito come l'introduzione dell'obbligo di sosta di 20 minuti per gli NCC tra un servizio e l'altro consentirebbe di ridurre le condotte abusive e il rischio di illecito.

Accoglie con favore la circostanza che il Governo consideri il potenziamento del trasporto pubblico non di linea una priorità e condivide la volontà di contrastare le condotte illecite che si registrano in tale settore. Rileva, tuttavia, che l'obbligo in esame non appare in alcun modo funzionale a realizzare questo obiettivo. Al contrario, lo stesso rischia di pregiudicare ulteriormente la mobilità, che invece richiede di essere valorizzata e potenziata, soprattutto alla luce degli importanti eventi di rilievo internazionale che nei prossimi mesi interesseranno il Paese.

**5-03096 Barbagallo: Realizzazione del raddoppio ferroviario ad alta capacità Palermo-Messina-Catania.**

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 6*).

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), replicando, esprime perplessità in ordine alla risposta del rappresentante del Governo, in quanto la medesima non fornisce alcun chiarimento sugli aspetti evidenziati all'interno dell'interrogazione. Fa presente, infatti, che il Governo non ha chiarito quali saranno i tempi di realizzazione dei progetti in esame e, soprattutto, quanto tempo richiederà la conclusione del relativo *iter* burocratico.

In particolare, sotto il secondo profilo, rileva che non è chiaro, anzitutto, se per la realizzazione dei progetti in questione siano sufficienti i poteri già posseduti dal Commissario straordinario oppure se occorra riconoscerne di ulteriori e, in secondo luogo, quali siano i passaggi necessari dell'anzidetto *iter*.

Ricorda, inoltre, che la conclusione delle opere in esame era prevista, in origine, per il 2026. Tuttavia, alla luce dell'attuale stato dei lavori, appare improbabile che tale scadenza possa essere effettivamente rispettata.

Dichiara, in conclusione, che insisterà sul tema, incalzando il Governo e, per i profili di competenza, la regione, nonché la società RFI.

**5-03097 Maccanti: Iniziative per la sicurezza e la prevenzione dei reati negli uffici della motorizzazione civile.**

Elena MACCANTI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la risposta e per i dettagli forniti in merito agli interventi posti in essere dal Governo sul tema.

Ricorda, in particolare, che il controllo sulla regolarità dei servizi gestiti dalla motorizzazione civile appare funzionale a garantire una maggiore sicurezza stradale, in quanto il corretto svolgimento dell'esame per il conseguimento della patente di guida finalizzato ad assicurare un'adeguata conoscenza delle regole del codice della strada. Allo stesso modo il rispetto delle procedure per le revisioni risulta fondamentale per la tutela degli utenti della strada.

Ringrazia, pertanto, il Governo per i numerosi interventi attuati fino ad ora e per quelli in corso di attuazione, finalizzati a ridurre le croniche carenze degli uffici della motorizzazione civile. Fa presente, al riguardo, che nonostante il proprio gruppo avesse richiesto in passato la completa esternalizzazione dell'attività di revisione, gli interventi che il Governo intende porre in essere appaiono idonei a fornire una soluzione efficace alla problematica.

Esprime, infine, la propria solidarietà nei confronti del personale della motorizzazione civile, che sempre più frequentemente è vittima di atti di violenza. Ricorda che, in data odierna, nel corso dell'esame del disegno di legge recante misure urgenti a tutela degli operatori sanitari, è stato approvato un ordine del giorno finalizzato proprio alla tutela degli esaminatori e si riserva, in futuro, di portare nuovamente l'argomento all'attenzione della Commissione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, si associa alla manifestazione di solidarietà espressa dalla collega Maccanti nei confronti del personale della motorizzazione civile.

**5-03098 Iaria: Destinazione del cofinanziamento europeo per la progettazione del Ponte sullo Stretto di Messina ai sistemi di trasporto per l'attraversamento dinamico dello Stretto.**

Giorgio FEDE (M5S), in qualità di co-firmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Giorgio FEDE (M5S), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

Fa presente, infatti, che le problematiche sottese alla realizzazione del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina non attengono tanto alla corretta realizzazione dell'infrastruttura in sé, quanto alla corretta predisposizione del territorio circostante a sostenere un'opera di tale portata.

Richiama, sul punto, le segnalazioni formulate dal Presidente dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia, Carlo Doglioni, secondo il quale sussistono delle faglie attive molto pericolose nell'area in-

teressata dal progetto del Ponte sullo stretto di Messina.

Nel richiamare la tragedia della diga del Vajont, ritiene, in conclusione, che debba adottarsi la massima cautela, al fine non soltanto di evitare un grave spreco di risorse, ma anche di scongiurare drammatici rischi per la popolazione.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.55.**

## ALLEGATO 1

**Disposizioni in materia di cancellazione dai pubblici registri dei veicoli fuori uso sottoposti a fermo amministrativo. C. 805 Gaetana Russo e abb.****EMENDAMENTI APPROVATI**

## ART. 1.

*Al comma 1, dopo il capoverso 8-bis, aggiungere il seguente:*

8-ter. I comuni, le città metropolitane e le province o l'ente proprietario della strada, ove siano rinvenuti sul suolo pubblico veicoli iscritti nel PRA e non reclamati dai proprietari o acquisiti per occupazione, ai sensi del comma 14, ne certificano l'inutilizzabilità e ne danno comunicazione senza ritardo e, comunque, entro sette giorni, a mezzo di posta elettronica certificata o con altro mezzo idoneo al proprietario risultante dal PRA. Ove il proprietario non si opponga con messaggio di posta elettronica certificata o con altro mezzo idoneo alla certificazione di inutilizzabilità entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione, l'ente che ha inviato la comunicazione può procedere alla rimozione del veicolo, alla sua demolizione e alla cancellazione dal PRA senza che possa essere opposta l'iscrizione sul veicolo del fermo amministrativo disposto ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 7 settembre 1998, n. 503. In presenza di motivi di incolumità pubblica, di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione stradale, di tutela ambientale, nonché per esigenze di carattere militare ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale, la rimozione del veicolo è disposta

immediatamente all'atto del rinvenimento del veicolo sul suolo pubblico.

\* 1.2. *(nuova formulazione)* Frijia, Amich, Baldelli, Cangiano, Longi, Raimondo, Ruspandini, Gaetana Russo, Battilocchio.

\* 1.4. *(nuova formulazione)* Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut, Iaria, Cantone, Fede, Traversi, Manes, Ruffino, De Maria.

## ART. 2.

*Al comma 1, dopo il capoverso 5-bis, aggiungere il seguente:*

5-ter. I comuni, le città metropolitane e le province o l'ente proprietario della strada, ove siano rinvenuti sul suolo pubblico veicoli iscritti nel PRA e non reclamati dai proprietari o acquisiti per occupazione, ai sensi del comma 3, ne certificano l'inutilizzabilità e ne danno comunicazione senza ritardo e, comunque, entro sette giorni, a mezzo di posta elettronica certificata o con altro mezzo idoneo al proprietario risultante dal PRA. Ove il proprietario non si opponga con messaggio di posta elettronica certificata o con altro mezzo idoneo alla certificazione di inutilizzabilità entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione, l'ente che ha inviato la comunicazione può procedere alla rimozione del veicolo, alla sua demolizione e alla cancellazione dal PRA senza che possa essere opposta l'iscrizione sul veicolo del fermo amministrativo disposto ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 7 settembre 1998, n. 503.

In presenza di motivi di incolumità pubblica, di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione stradale, di tutela ambientale, nonché per esigenze di carattere militare ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale, la rimozione del veicolo è disposta immediatamente all'atto del rinvenimento del veicolo sul suolo pubblico.

\* **2.2.** *(nuova formulazione)* Frijia, Amich, Baldelli, Cangiano, Longi, Raimondo, Ruspandini, Gaetana Russo.

\* **2.4.** *(nuova formulazione)* Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

#### ART. 3.

*Sopprimerlo.*

**3.4.** Il Relatore.

#### ART. 4.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3. Nei casi di cui all'articolo 5, comma 8-ter, del decreto legislativo 24 giugno 2023,

n. 209, e all'articolo 231, comma 5-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il certificato di inutilizzabilità dei veicoli fuori uso è rilasciato dagli organi competenti per la polizia locale o dagli uffici competenti individuati dall'ente proprietario della strada.

\* **4.1.** *(nuova formulazione)* Frijia, Amich, Baldelli, Cangiano, Longi, Raimondo, Ruspandini, Gaetana Russo.

\* **4.3.** *(nuova formulazione)* Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut.

*Aggiungere, in fine, il seguente comma:*

3. Nel caso di veicoli per i quali sia iscritto il fermo amministrativo, alla richiesta di cancellazione dal PRA o da altro registro presso l'ufficio della motorizzazione civile è allegata la dichiarazione di inutilizzabilità del veicolo rilasciata ai sensi del presente articolo.

**4.5.** Il Relatore.

ALLEGATO 2

**Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici. C. 1979, approvata dalla 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato.**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata, per i profili di competenza, la proposta di legge recante « Disposizioni per la promozione delle manifestazioni in abiti storici e delle rievocazioni storiche. Istituzione della Giornata nazionale degli abiti storici » (C. 1979, approvata dalla 7<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 3

**5-03093 Amich: Emanazione del decreto ministeriale sulle tariffe per le revisioni.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa evidenzio che, come correttamente indicato dall'onorevole interrogante, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in attesa dell'approvazione definitiva del disegno di legge sicurezza stradale che contiene modifiche alle disposizioni contenute nell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986 e nell'articolo 80, comma 10, del Codice della strada.

Infatti, tali modifiche sono propedeutiche alla emanazione del cosiddetto « decreto tariffe » volto a stabilire le tariffe per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei mezzi pesanti e, eventualmente, per la correlazione all'adeguamento ISTAT di quelle già stabilite per le revisioni periodiche dei

veicoli leggeri dal decreto 2 agosto 2007, n. 161 come modificato dal successivo decreto n. 129 del 2021.

Il suddetto decreto è in via di definizione da parte del MIT, che ha avviato le necessarie interlocuzioni con il Ministero dell'economia e delle finanze per il prescritto concerto, come stabilito dal decreto ministeriale n. 237 del 2023, che ha regolamentato le modalità per l'effettuazione delle revisioni periodiche dei veicoli pesanti svolte dai centri privati di cui all'articolo 80 del Codice della strada.

Pertanto, alla conclusione dell'*iter* descritto si provvederà all'emanazione del decreto che consentirà l'attuazione definitiva e completa delle disposizioni del citato decreto ministeriale n. 237.

## ALLEGATO 4

**5-03094 Pastorino: Prezzo dei biglietti dei voli di Ita Airways.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che il Regolamento europeo n. 1008 del 2008 stabilisce che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare le tariffe aeree sia per il trasporto passeggeri che merci. Tale quadro regolatorio, quindi, non consente agli Stati membri di intervenire presso le compagnie aeree per indirizzarne le politiche tariffarie e di traffico.

In riferimento al tema del prezzo dei voli, segnalo che la competenza prevalente in materia è del Ministero delle imprese e del *made in Italy*. Il Governo, con il decreto *Asset*, ha previsto specifiche disposizioni normative per contrastare pratiche commerciali scorrette da parte delle compagnie aeree e tutelare i passeggeri da fenomeni speculativi di rincari dei prezzi dei biglietti aerei nei periodi di picco di domanda connessa alla stagionalità o a situazioni di emergenza nazionale. Contestualmente, tale normativa è intervenuta a tutela della leale concorrenza tra gli operatori del settore, rafforzando, in particolare, i poteri di controllo dell'AGCM sul coordinamento algoritmico delle tariffe praticate dai vettori aerei qualora queste configurino un'intesa restrittiva della concorrenza o un abuso di posizione dominante. A seguito dell'adozione del decreto citato, l'Autorità garante

della concorrenza e del mercato ha avviato un'indagine conoscitiva sugli algoritmi di prezzo nel trasporto aereo, la cui conclusione è prevista entro il 31 dicembre 2024.

Rappresento, inoltre, che la Commissione europea ha avviato un'apposita indagine sull'aumento anomalo delle tariffe riscontrato a livello europeo.

In riferimento alle misure in corso, il MIMIT ha comunicato che lo stesso acquisisce, mediante l'esercizio dei poteri del Garante prezzi, i dati a consuntivo dei prezzi dei biglietti per il trasporto aereo, su specifiche tratte nazionali e dai principali aeroporti sul territorio. Su questi dati è stato effettuato un approfondito monitoraggio sul prezzo dei biglietti venduti che proseguirà, almeno, fino a settembre 2025, al fine di ottenere una panoramica ampia ed esaustiva del mercato di riferimento. In aggiunta, in occasione dei periodi festivi, è previsto un apposito monitoraggio *desk* dei prezzi dei biglietti aerei, mediante interrogazione diretta delle offerte tramite *web*.

Pertanto, al termine dell'istruttoria dell'AGCM e all'esito dell'indagine avviata dalla Commissione europea, potranno essere valutate, di concerto con il Ministero competente, ulteriori misure che, entro i limiti e nel rispetto della legislazione europea, possano ridurre al minimo le pratiche che portano ad aumenti eccessivi dei prezzi dei biglietti aerei.

## ALLEGATO 5

**5-03095 Pastorella: Introduzione dell'obbligo di sosta di 20 minuti per i servizi di noleggio con conducente.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto dall'interrogante voglio innanzitutto ribadire che il potenziamento del trasporto di pubblico non di linea è una assoluta priorità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, perché taxi e NCC significano mobilità, turismo, economia, sicurezza urbana e connettività.

Nella prospettiva di un'azione sinergica e integrata, ricordo che nell'ultimo anno, insieme al Ministero del *made in Italy* e al Ministero dell'interno, e all'esito di un lunghissimo confronto con tutte le associazioni di categoria, abbiamo sbloccato i tre decreti attuativi del decreto-legge n. 135 del 2018, attesi ormai da più di cinque anni.

Sono stati adottati, infatti, lo scorso luglio il decreto sul Registro elettronico NCC e taxi-*RENT*, mentre nel successivo ottobre il decreto sul foglio di servizio elettronico.

Si tratta di provvedimenti ispirati dall'intento di superare lo stallo del settore, finalizzati a prevenire l'abusivismo e a razionalizzare le modalità di controllo sui servizi di trasporto pubblico non di linea.

In particolare, il decreto sul foglio di servizio prevede l'attivazione di una piattaforma ministeriale per consentire agli operatori NCC di registrare i loro servizi in

modalità digitale. Stabilisce inoltre un obbligo di sosta di 20 minuti che riguarda il tempo minimo tra la prenotazione e l'inizio del servizio quando l'NCC non parte dalla rimessa.

Non si tratta quindi di un tempo di attesa generalizzato tra ogni servizio e il successivo, ben potendo gli NCC avere servizi prenotati continuativi senza limite di attesa tra l'uno e l'altro. Tale vincolo dipende dalle differenze costitutive previste a legislazione vigente tra Taxi e NCC che si configurano come due diversi servizi pubblici non di linea: il taxi è un servizio obbligatorio ed opera a tassometro, su richiesta su piazza e non su prenotazione; l'NCC invece opera sulla base di prezzi di mercato ed è rivolto ad una utenza selezionata attraverso la prenotazione, per cui non può attendere i servizi su piazza.

Così configurato, il predetto intervallo temporale intende consentire lo svolgimento in modo continuativo del servizio, garantendo, al contempo, un controllo volto ad evitare condotte abusive, secondo quanto previsto dalla stessa Corte costituzionale nella sentenza n. 56 del 2000. Lo stesso non può, pertanto, considerarsi come una indebita restrizione dell'ambito di operatività dei servizi NCC.

## ALLEGATO 6

**5-03096 Barbagallo: Realizzazione del raddoppio ferroviario ad alta capacità Palermo-Messina-Catania.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, riferisco sui recenti sviluppi legati al tema delle forniture idriche per lo scavo delle gallerie con frese meccaniche per la realizzazione del « Nuovo collegamento Palermo-Catania », sulla base degli elementi forniti da RFI.

Con particolare riferimento al Lotto 4b Nuova Enna-Dittaino, finanziato con risorse PNRR, segnalo che con le delibere di giunta n. 51 e n. 100 del 2024, la Regione Siciliana ha dichiarato lo stato di crisi e di emergenza nel settore idrico potabile.

In seguito a tale deliberazione, su richiesta del Commissario di Governo sulle opere ferroviarie e di RFI si sono tenuti degli incontri con la Cabina di Regia per l'emergenza idrica in Sicilia per individuare azioni utili per contenere gli effetti della crisi idrica sui lavori ferroviari.

A seguito di tali incontri, si è deciso di utilizzare le risorse idriche dell'invaso di Villarosa, originariamente costruito per scopi minerari e non idropotabili.

Tale scelta è stata confermata lo scorso 20 settembre dall'Assessorato Regionale dell'energia e dei servizi di pubblica utilità in considerazione del preminente interesse pubblico del progetto, rinviando altre richieste di attingimento al suddetto invaso al termine del periodo di prelievo necessa-

rio per la realizzazione della citata infrastruttura.

Nelle prossime settimane sarà, quindi, avviato l'*iter* autorizzativo per poi procedere con l'esecuzione dei lavori di posa delle condotte dalla Diga Villarosa fino all'imbocco della galleria « Sicani ».

Nei medesimi incontri con la Cabina di Regia, è stato affrontato il tema della fornitura idrica anche per le frese del Lotto 1+2 Fiumetorto-Lercara Diramazione. La soluzione individuata prevede l'utilizzo delle acque in uscita dal « Depuratore di Termini Imerese », attualmente riversate in mare dopo filtrazione.

Per l'attuazione di tale intervento, è attualmente in corso di definizione la convenzione che regola la fornitura tra il consorzio affidatario delle opere ferroviarie, il gestore AMAP e RFI.

Pertanto, anche in questo caso, nelle prossime settimane sarà avviato l'*iter* autorizzativo per poi procedere con l'esecuzione dei lavori di posa delle condotte dal Depuratore di Termini Imerese fino ad arrivare all'imbocco della Galleria Alia.

Le soluzioni individuate consentiranno di proseguire nella realizzazione di questa importante infrastruttura, al fine di garantire ai cittadini siciliani la realizzazione di un'opera fondamentale dal punto di vista economico, sociale e turistico.

## ALLEGATO 7

**5-03097 Maccanti: Iniziative per la sicurezza e la prevenzione dei reati negli uffici della motorizzazione civile.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, in premessa rappresento che le condotte irregolari segnalate dagli onorevoli interroganti, sono dovute esclusivamente ad azioni illecite compiute dai candidati e dai loro complici.

Il MIT è impegnato da tempo ad implementare misure volte a consentire il regolare svolgimento degli esami a *quiz* informatizzato per il conseguimento della patente di guida, attraverso:

l'attento monitoraggio dei candidati con immediata richiesta di intervento degli organi di polizia in caso di comportamenti anomali o sospetti;

un sistema di videosorveglianza delle aule esami con proiezione su *monitor* esterni e visibili pubblicamente;

servizio di vigilanza e *metal detecting* a cui sono sottoposti tutti i candidati prima di entrare nell'aula d'esame.

Inoltre, è già in funzione un sistema di riconoscimento facciale dei candidati. Tale controllo biometrico è attivo sia nell'abilitazione dei varchi di accesso all'aula esami, che nelle singole postazioni di esame, assicurando così che solo i candidati prenotati possano accedere e sostenere la prova di esame, impedendo sostituzioni o cambi di postazione durante l'esecuzione dell'esame stesso.

I recenti casi di pratiche fraudolente hanno determinato la necessità di introdurre ulteriori misure volte ad innalzare il livello dei controlli da attuare presso gli Uffici al fine di prevenire e contrastare i fenomeni denunciati dagli onorevoli interroganti. A tal proposito, già alla fine dello scorso agosto, è stata convocata d'urgenza una riunione di coordinamento delle quat-

tro Direzioni generali territoriali al fine di rafforzare le misure antifrode già in uso e individuarne di nuove.

A seguito della riunione sono state avviate tempestivamente le seguenti azioni a livello territoriale:

uso di camici monouso per i candidati al fine di mascherare eventuali dispositivi elettronici camuffati;

fornitura di auricolari monouso in caso di richiesta di supporto audio;

uso di buste schermate per alloggiare oggetti personali dei candidati;

rotazione del personale addetto alla vigilanza;

informazione e formazione adeguata del personale esaminatore;

accordi con il Comitato Provinciale per l'Ordine e la sicurezza pubblica e gli organi di polizia per azioni di sorveglianza preventiva in prossimità delle aule d'esame e per interventi tempestivi in caso di richieste da parte degli Uffici.

Rappresento che è stata, inoltre, avviata una collaborazione sperimentale con il MI-MIT per l'installazione e la gestione controllata di dispositivi per l'inibizione delle frequenze radio nelle aule, cosiddetti *jammer*. Tale iniziativa ha prodotto una significativa riduzione dei tassi di successo, dimostrando la sua efficacia per limitare le suddette pratiche. A seguito del buon esito di tale sperimentazione, il MIT è al lavoro per individuare le soluzioni possibili per l'installazione di detti dispositivi in tutte le aule adibite allo svolgimento degli esami di teoria per il conseguimento e la revisione delle patenti di guida.

Infine, per quanto riguarda le revisioni dei veicoli pesanti, per le quali vi è una specifica competenza degli uffici della Motorizzazione, sono stati ridotti significativamente i tempi di attesa anche grazie al coinvolgimento nelle operazioni di ispettori autorizzati e ausiliari, iscritti al registro unico degli ispettori istituito in seno al MIT.

Inoltre, è stato attivato un monitoraggio costante che consente ai dirigenti degli uf-

fici di controllare i tempi e gli esiti delle operazioni effettuate nell'erogazione di tali servizi.

Confermo l'impegno del MIT, anche attraverso le proprie articolazioni territoriali, nel contrasto di tali pratiche fraudolente che oltre ad essere illegali, mettono a serio rischio il primario interesse collettivo della sicurezza della circolazione stradale.

## ALLEGATO 8

**5-03098 Iaria: Destinazione del cofinanziamento europeo per la progettazione del Ponte sullo Stretto di Messina ai sistemi di trasporto per l'attraversamento dinamico dello Stretto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento che il finanziamento richiamato dagli onorevoli interroganti è il risultato di un rigoroso esame da parte della Commissione sul progetto dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina, attivato con l'adesione al bando *Connecting Europe Facility for Transport* (CEF) 2023.

Dalla valutazione della *Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency* (CINEA) è emerso che il progetto è rispondente ai criteri selettivi previsti dalla Commissione europea ovvero « Priorità e urgenza, maturità, qualità, impatto ed effetto catalizzatore ».

In particolare, la Commissione ha evidenziato che il progetto incide su tutti e quattro gli obiettivi definiti nella regolamentazione dei corridoi TEN-T, ovvero coesione, efficienza, sostenibilità e incremento dei benefici per gli utenti, sottolineando

la valenza strategica per la collettività.

Tra i parametri considerati vi sono lo stato dell'*iter* e le caratteristiche del progetto, in particolare per gli aspetti legati alle positive ricadute socioeconomiche e ambientali, in termini di riduzione dei tempi di viaggio, dell'impatto acustico e delle emissioni inquinanti. Inoltre, è stata valutata favorevolmente la capacità del progetto di incrementare l'accessibilità e lo sviluppo economico di Calabria e Sicilia migliorandone le connessioni.

Pertanto, il suddetto finanziamento è stato accordato sulla base del descritto processo di valutazione ed è vincolato alla progettazione esecutiva dell'opera per la parte imputabile all'infrastruttura ferroviaria. È esclusa, quindi, la possibilità di un eventuale spostamento di tali fondi su altri progetti.