

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04626 Iaria: Regolamentazione del trasporto pubblico non di linea	102
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	108
5-04627 Pastorella: Gratuità dell'accesso da parte delle pubbliche amministrazioni alla banca dati della Direzione Generale della Motorizzazione civile	102
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	110
5-04628 Raimondo: Aggiornamento e attuazione del Piano di risanamento acustico da parte di RFI, con particolare riferimento ai comuni di Melegnano e Cerro al Lambro – frazione Riozzo	102
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	111
5-04629 Bakkali: Interventi di ripristino della linea ferroviaria faentina	103
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	112
5-04630 Maccanti: Definizione dei costi di emissione dei contrassegni identificativi per i monopattini elettrici	103
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	113

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria. C. 2668 Governo, approvato dalla 5ª Commissione permanente del Senato (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	104
<i>ALLEGATO 6 (Parere approvato)</i>	114

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegnere Marco Consalvo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Nomina n. 107 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	106
--	-----

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	107
---	-----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dell'ingegnere Marco Consalvo, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale (nomina n. 107) .	107
--	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 5 novembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.45.

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

5-04626 Iaria: Regolamentazione del trasporto pubblico non di linea.

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

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

Antonino IARIA (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo.

Dopo avere ricordato come i provvedimenti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vengano frequentemente invalidati dalle pronunce dei giudici, fa presente che risultano allo stato depositate presso la Commissione due proposte di legge, una a prima firma del collega Caroppo e una a propria prima firma, volte a porre fine alle annose problematiche del trasporto pubblico non di linea. Critica in proposito l'operato del ministro Salvini, i cui interventi nel settore appaiono connotati dalla volontà di favorire una delle due parti in campo, mostrando un atteggiamento non imparziale.

Sottolinea infine come la proposta di legge a propria prima firma sia volta a valorizzare le competenze delle Regioni, nel senso indicato dalla Corte costituzionale nella recentissima sentenza richiamata dalla risposta del rappresentante del Governo.

5-04627 Pastorella: Gratuità dell'accesso da parte delle pubbliche amministrazioni alla banca dati della Direzione Generale della Motorizzazione civile.

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 2*).

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE), replicando, manifesta stupore per la risposta data dal sottosegretario Ferrante, dalla quale emerge sostanzialmente che sono i cittadini a dover sopportare l'onere economico legato ai costi che le amministrazioni locali devono sostenere per accedere alla banca dati in questione.

Ritiene, in particolare, che la linea adottata dal Governo sul punto sia del tutto incoerente rispetto all'azione che dichiara di portare avanti nel Paese, finalizzata, almeno apparentemente, alla riduzione degli oneri per i cittadini e alla semplificazione delle procedure adottate dalle amministrazioni pubbliche.

Nel ricordare che la situazione genera un elevato aggravio economico per i comuni, soprattutto se di piccole dimensioni, dichiara di non condividere la linea adottata dall'Esecutivo sul punto. Auspica pertanto che la Corte di Cassazione si pronunci al più presto al riguardo, risolvendo in via definitiva la questione.

5-04628 Raimondo: Aggiornamento e attuazione del Piano di risanamento acustico da parte di RFI, con particolare riferimento ai comuni di Melegnano e Cerro al Lambro – frazione Riozzo.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita.

Nel ritenere positivi gli elementi forniti circa l'avvio da parte del MASE dell'*iter* approvativo degli interventi relativi alle annualità successive alla quarta e circa il cospicuo finanziamento dedicato al programma per il risanamento acustico contenuto nel contratto di programma MIT-RFI, auspica che siano pienamente rispettati i tempi previsti per gli interventi nel comune di Melegnano e nella frazione Rizzo del comune di Cerro al Lambro, da lungo tempo attesi.

5-04629 Bakkali: Interventi di ripristino della linea ferroviaria faentina.

Ouidad BAKKALI (PD-IDP) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ouidad BAKKALI (PD-IDP), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per i dati forniti in merito all'avanzamento dei lavori e al cronoprogramma previsto per il ripristino della linea ferroviaria faentina, riservandosi di monitorarne l'effettiva osservanza.

Ricorda che tutti i soggetti coinvolti, dalla struttura commissariale agli enti territoriali, condividono il medesimo obiettivo, ossia garantire il diritto alla mobilità ai cittadini dei territori interessati, soprattutto in considerazione delle evidenti difficoltà già esistenti. Evidenzia, infatti, come il persistere di disservizi di questo genere rischi di alimentare ulteriormente lo spopolamento delle aree in questione.

Ringrazia, in conclusione, il rappresentante del Governo per la precisione con cui ha comunicato le tempistiche entro le quali si prevede la conclusione degli interventi in discussione.

5-04630 Maccanti: Definizione dei costi di emissione dei contrassegni identificativi per i monopattini elettrici.

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

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

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per aver fornito delle tempistiche precise in merito all'adozione del provvedimento volto alla definizione dei costi di emissione dei contrassegni identificativi per i monopattini elettrici, di cui pertanto si prevede a breve la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Ricorda, in particolare, che l'introduzione della normativa in questione assume un'importanza cruciale per gli organi della polizia locale, le cui attività di identificazione si potranno svolgere molto più celermente.

Nel ricordare gli ultimi dati forniti dall'ACI e dall'ISTAT, che mostrano un indice di mortalità degli incidenti che coinvolgono monopattini elettrici molto più alto di quello degli automobilisti, richiama l'attenzione sull'essenzialità di una regolamentazione chiara e del suo rispetto da parte degli utenti. Rivendica, a tale riguardo, gli importanti risultati conseguiti con le modifiche al codice della strada entrate in vigore lo scorso dicembre.

Insiste, tuttavia, sulla necessità di attuare controlli più attenti sul rispetto della normativa da parte degli utenti, di completare la disciplina concernenti i monopattini elettrici e di regolamentare, infine, i servizi di *sharing mobility*.

Fa, infatti, presente che la maggior parte degli incidenti coinvolgono i mezzi dello *sharing mobility*, i cui utenti spesso adottano comportamenti scorretti e, soprattutto, pericolosi per i cittadini più fragili. Richiama, ad esempio, i rischi che la sosta selvaggia dei monopattini elettrici genera per le persone con disabilità visive, come più volte denunciato dall'Unione Italiana Ciechi, e per tutte le persone con disabilità.

Sostiene, in conclusione, la linea adottata dal Governo sul tema, che sta portando a conclusione una riforma importante e finalizzata a garantire maggiore sicurezza ai cittadini.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia il sottosegretario Ferrante e dichiara con-

cluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.25.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 5 novembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.30.

Disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria.

C. 2668 Governo, approvato dalla 5ª Commissione permanente del Senato.

(Parere alla V Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, fa presente 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.

Antonio BALDELLI (FDI), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alla Commissione Bilancio sul disegno di legge recante disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria, approvato dalla Commissione Bilancio del Senato in sede deliberante (C. 2668 Governo).

Premette che il disegno di legge si compone di quattro articoli ed è finalizzato ad estendere la ZES unica all'intero territorio delle regioni Marche ed Umbria, al fine di favorire lo sviluppo di nuovi investimenti in tali territori, che rientrano nelle cosiddette «regioni in transizione».

Ricorda, in particolare, che la Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno – ZES unica è stata istituita dal decreto-legge n. 124 del 2023 e attualmente ricomprende i territori delle regioni del Sud e dell'Abruzzo. L'estensione disposta

dal provvedimento in esame è, pertanto, diretta a favorire la creazione di condizioni favorevoli per lo sviluppo di nuovi investimenti nelle due regioni richiamate, che attualmente rientrano nella tipologia delle «regioni in transizione», individuate dalla normativa dell'Unione europea come ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Infatti, in base all'Allegato II della Decisione di esecuzione della Commissione 2021/1130 del 5 luglio 2021, che individua le aree ammesse a beneficiare del finanziamento dei Fondi strutturali 2021-2027, le regioni italiane in transizione sono: Abruzzo, Umbria e Marche. Come emerge dalla relazione illustrativa del provvedimento, l'inserimento delle regioni Marche e Umbria nell'area della ZES unica è volto ad equiparare la loro posizione a quella dell'Abruzzo, unica tra le regioni in transizione ad esservi già inclusa, garantendo dunque anche alle imprese e ai lavoratori localizzati nei territori di suddette regioni, anch'essi caratterizzati da fragilità strutturali e dinamiche economiche sfavorevoli, la possibilità di fruire delle semplificazioni amministrative e degli strumenti incentivanti per lo sviluppo economico e occupazionale previsti dalla ZES, nella misura massima consentita dalla normativa vigente.

Passando al contenuto specifico del provvedimento, si sofferma sui profili di interesse della Commissione. In particolare, l'articolo 3, comma 3, prevede che le disposizioni del decreto-legge istitutivo della ZES unica concernenti il procedimento per il rilascio di un'autorizzazione unica per determinati progetti (di cui agli articoli 14, 15 e 22 del decreto-legge n. 124 del 2023), si applicano, nei limiti ivi previsti, ad una serie di progetti, tra i quali rilevano quelli inerenti l'insediamento di attività logistiche da realizzarsi all'interno dei territori delle regioni Marche ed Umbria, non soggetti a segnalazione certificata di inizio attività ovvero in relazione ai quali non è previsto il rilascio di titolo abilitativo.

Formula in conclusione una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 6*).

Giorgio FEDE (M5S) ringrazia il collega Baldelli per la relazione svolta.

Dichiara di comprendere le finalità del provvedimento, data l'evidente difficoltà in cui versano i territori delle regioni Marche e Umbria. Osserva, tuttavia, che le misure previste dal disegno di legge in esame, risultando prive delle necessarie coperture finanziarie, non sono effettivamente in grado di fornire un aiuto concreto ai territori.

Ritiene, pertanto, opportuno che il sostegno alle aree fragili del Paese costituisca una reale priorità per il Governo, che al contrario sembra impiegarlo come mero strumento di propaganda politica, come peraltro dimostra l'entità e la destinazione delle risorse previste dalla legge di bilancio che si appresta a trasmettere al Parlamento.

Annuncia, in conclusione, l'astensione del proprio gruppo dalla votazione sulla proposta di parere formulata dal relatore.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), pur non dichiarandosi contrario all'estensione della ZES unica alle regioni Marche e Umbria, rileva tuttavia come la natura dello strumento della Zona Unica Semplificata (ZES) sia stata del tutto alterata dai recenti interventi del Governo.

Ricorda, infatti, che inizialmente la ZES si caratterizzava soprattutto per la sua territorializzazione, ovvero per la destinazione dei benefici dalla stessa previsti ad aree specifiche del territorio nazionale, individuate con il coinvolgimento degli enti locali e nelle quali si registrava una concentrazione di imprese da rilanciare.

L'estensione della misura, che ha anche ridotto la quota di trasferimento alle imprese, ha pertanto svantaggiato le aree a cui la stessa era originariamente destinata, mentre l'assorbimento delle relative competenze da parte del Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri di riferimento ne ha compromesso l'eccezionalità.

Rimprovera, quindi, all'Esecutivo di star pregiudicando, con i suoi interventi, l'ef-

ficacia di un istituto che inizialmente aveva generato risultati altamente positivi e lo invita ad apportarvi gli opportuni correttivi.

Annuncia, in conclusione, l'astensione del gruppo Partito Democratico dalla votazione sulla proposta di parere formulata dal relatore, pur auspicando che il confronto sul tema possa in futuro proseguire.

Andrea CAROPPO (FI-PPE) dichiara di svolgere una considerazione a titolo personale, richiamando l'esperienza dell'istituzione della Cassa del Mezzogiorno. Questo strumento, inizialmente dedicato al rilancio delle regioni del Sud, fu successivamente esteso alle province di Frosinone e Latina e ad alcuni comuni delle province di Ascoli Piceno e Rieti. Tale estensione determinò peraltro uno snaturamento delle finalità dell'istituto, in quanto gli investimenti finirono per concentrarsi nelle zone dell'alto Lazio e di Ascoli Piceno, più vicine alle aree maggiormente produttive del Paese.

Nel preannunciare il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore, dichiara la propria intenzione di vigilare affinché non si ripeta quanto già accaduto.

Riccardo Augusto MARCHETTI (LEGA) ritiene estremamente positiva l'estensione della ZES unica alle regioni Marche e Umbria.

Nel richiamare l'ingente stanziamento di 2,3 miliardi di euro previsto dalla legge di bilancio 2026, che costituisce un rilevantissimo sostegno allo sviluppo di cui potranno beneficiare anche le zone del Centro-Nord, dichiara il voto favorevole del proprio gruppo.

Antonio BALDELLI (FDI), *relatore*, si rammarica dell'astensione annunciata dal gruppo del Partito Democratico. Fa, in particolare, presente che, al contrario da quanto dichiarato da alcuni componenti di tale gruppo, che avevano definito la ZES unica una « truffa » dell'Esecutivo nei confronti dei cittadini marchigiani e um-

bri, il provvedimento in esame sta effettivamente dando attuazione a quanto annunciato qualche settimana fa dal Governo.

In considerazione dell'importanza che l'intervento in esame riveste per i territori, oltre che richiamando le proprie origini marchigiane, manifesta la propria delusione per il comportamento tenuto dal gruppo Partito Democratico.

Annuncia, in conclusione, il voto favorevole della propria forza politica.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 6*).

La seduta termina alle 14.40.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 5 novembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.40.

Proposta di nomina dell'ingegnere Marco Consalvo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Nomina n. 107.

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

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina.

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.

Massimiliano PANIZZUT (LEGA), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di nomina dell'ingegnere Marco Consalvo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale, ai fini dell'espressione del prescritto parere (Nomina n. 107).

Ricorda che le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, sottoposti all'indirizzo e alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) e comprende i porti di Trieste e Monfalcone.

In particolare, il procedimento di nomina dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale è disciplinato dall'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dalla riforma del 2016, che prevede la nomina da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata. Sulla proposta di nomina è altresì acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Il Presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale; resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta.

Sulla proposta di nomina dell'ingegnere Marco Consalvo è stata acquisita l'intesa della Regione Friuli-Venezia Giulia.

Dal *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina emerge che l'ingegnere Marco Consalvo ha maturato un'ampia esperienza nella *governance* delle infrastrutture strategiche, avendo ricoperto ruoli apicali nella gestione di diversi scali strategici del Paese.

In particolare, dal 2015 è amministratore delegato del Trieste *Airport*. Fa, inoltre, presente che lo scalo di Trieste, in tale arco temporale, ha vissuto un incremento nettamente positivo, sia in termini di servizi che di rotte, al quale ha personalmente assistito come utente.

Per informazioni più dettagliate, rinvia al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

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

La seduta termina alle 14.45.

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

Mercoledì 5 novembre 2025.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 14.50.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 5 novembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

Audizione dell'ingegnere Marco Consalvo, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Nomina n. 107.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.50 alle 15.10.

ALLEGATO 1

5-04626 Iaria: Regolamentazione del trasporto pubblico non di linea.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo al quesito dell'onorevole interrogante muovendo da una premessa.

Dopo anni di inerzia sull'adozione dei provvedimenti attuativi sul registro elettronico taxi e NCC, sul foglio di servizio elettronico per gli NCC e sulle piattaforme di intermediazione, solo in questa legislatura il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha cercato di colmare la lacuna e fornire risposte agli operatori di settore.

Lo ha fatto all'esito di un lungo e articolato confronto con gli *stakeholder*, che, nonostante la forte frammentazione del comparto e l'emergere di posizioni nettamente contrapposte, ha portato all'adozione dei primi due decreti sul RENT e sul foglio di servizio elettronico e alla trasmissione alla Commissione UE del terzo provvedimento sulle piattaforme di intermediazione.

Obiettivo di tali interventi è disciplinare, secondo i parametri della legge quadro di settore (la legge n. 21 del 1992), un sistema di trasporto pubblico locale che, come osservato dall'interrogante, è composto da due servizi, entrambi fondamentali: i taxi e gli NCC. Le scelte operate sono state mosse dall'esigenza di garantire il rispetto delle differenze costitutive di questi due servizi, promuovere la qualità, la regolarità e la legalità anche attraverso il contrasto all'abusivismo.

Tale percorso è stato condotto in stretta sinergia con gli altri Ministeri competenti per ovviare ad alcune disfunzioni del sistema: la mancanza di dati sulla consistenza degli operatori di settore, a livello nazionale e territoriale, e il perdurante ricorso a sistemi di compilazione cartacea del foglio di servizio elettronico, che non consentono uno svolgimento efficiente dei controlli su strada.

In risposta alla prima istanza, segnalo che il registro elettronico nazionale, recen-

temente istituito, ha rappresentato un punto di partenza imprescindibile per un reale censimento sui numeri delle licenze e sulle autorizzazioni attive. Dal 9 settembre 2024 è stato reso disponibile un sistema informatico per la registrazione degli operatori. Sulla base di tali registrazioni, il MIT ha completato la ricognizione dei dati quantitativi relativi alle licenze taxi e alle autorizzazioni NCC presentate nel periodo settembre 2024 – settembre 2025. Attualmente è disponibile un elenco pubblico, suddiviso per comune, contenente le licenze e autorizzazioni registrate. Il sistema è supportato da un database che consente l'individuazione dei titolari e può essere consultato dagli enti territoriali e dagli organi preposti ai controlli.

Per quanto riguarda il riferimento alla procedura TRIS, richiamata dall'onorevole interrogante, si fa presente che tale procedura non ha riguardato il decreto interministeriale sul foglio di servizio n. 226 del 2024, bensì lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri concernente la regolamentazione delle piattaforme tecnologiche.

Quanto, infine, allo specifico decreto sul foglio di servizio elettronico, è noto come tale provvedimento sia stato oggetto di plurimi ricorsi, innanzitutto in sede di giustizia amministrativa. E proprio in nome dell'esigenza di chiarezza interpretativa il Ministero ha presentato ricorso al Consiglio di Stato avverso le pronunce del TAR.

Contestualmente, proprio ieri è stata depositata la pronuncia della Corte costituzionale sul conflitto di attribuzioni presentato dalla regione Calabria. La sentenza n. 163 del 2025 per la prima volta propone un diverso inquadramento competenziale della materia attinente alla regolazione del servizio NCC, ricondotta in prima istanza al « trasporto pubblico locale ». Secondo la

Corte, tale inquadramento non esclude che vengano in rilievo profili di competenza statale attinenti alla tutela della concorrenza, finalizzati, in particolare, a « identificare un punto di equilibrio fra l'esercizio della libera iniziativa economica privata da parte dell'esercente il servizio NCC e la garanzia a favore dei titolari di licenze per taxi di potersi rivolgere a un'utenza indifferenziata ».

Concludo osservando che è evidente che la pronuncia – che annulla solo in parte il decreto sul foglio di servizio elettronico – imporrà una riconsiderazione del provvedimento, coerente con il sopravvenuto orientamento interpretativo che affida alle regioni in via generale la disciplina del servizio NCC.

ALLEGATO 2

5-04627 Pastorella: Gratuità dell'accesso da parte delle pubbliche amministrazioni alla banca dati della Direzione Generale della Motorizzazione civile.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

L'accesso alla banca dati della Motorizzazione è disciplinato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 634 del 1994, regolamento attuativo dell'articolo 225 del codice della strada, che ha istituito l'Archivio Nazionale dei Veicoli e l'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla Guida. Tale regolamento costituisce tuttora disciplina speciale vigente, non essendo intervenuta alcuna abrogazione espressa da parte del legislatore.

L'articolo 1 del citato decreto del Presidente della Repubblica stabilisce che l'accesso gratuito alla banca dati è riservato esclusivamente agli organi costituzionali, giurisdizionali e alle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, limitatamente ai compiti istituzionali di ciascuno. Gli enti locali, pur rientrando tra le amministrazioni pubbliche, non beneficiano automaticamente della gratuità, salvo per alcuni servizi specifici già resi disponibili senza oneri, quali la verifica della copertura assicurativa, lo stato della revisione e il saldo punti patente.

La sentenza n. 291 del 2021 della Corte d'appello di Milano ha ritenuto configurabile un'abrogazione tacita del decreto del Presidente della Repubblica n. 634 del 1994 limitatamente ai casi di accesso al dato puro, ai sensi dell'articolo 50, comma 2 del codice dell'amministrazione digitale. Tutta-

via, laddove l'accesso comporti elaborazioni complesse tramite le maschere di interrogazione del CED, che restituiscono in un'unica risposta più dati elementari, continua ad applicarsi la disciplina contenuta del decreto del Presidente della Repubblica n. 634, compreso il canone di abbonamento.

È importante sottolineare che l'accesso ai dati da parte degli enti locali risponde a esigenze funzionali connesse all'esercizio di attività istituzionali, in particolare all'accertamento delle violazioni del codice della strada. Le sanzioni amministrative derivanti da tali accertamenti costituiscono entrate che affluiscono direttamente ai bilanci comunali. In tale contesto, l'eventuale onere economico sostenuto per l'accesso ai dati può essere considerato parte integrante del processo istruttorio e, in alcuni casi, rientra tra le voci che concorrono alla determinazione dei costi complessivi dell'attività di accertamento, secondo le modalità previste dai singoli enti.

Alla luce delle considerazioni esposte, si ritiene che l'impianto normativo vigente consenta di coniugare le esigenze di accesso e interoperabilità tra amministrazioni con quelle di corretta gestione delle risorse e di tutela delle informazioni trattate, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali e a garanzia della continuità e qualità dei servizi erogati.

ALLEGATO 3

5-04628 Raimondo: Aggiornamento e attuazione del Piano di risanamento acustico da parte di RFI, con particolare riferimento ai comuni di Melegnano e Cerro al Lambro – frazione Riozzo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

In premessa occorre evidenziare che ai sensi dell'articolo 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, « Legge quadro sull'inquinamento acustico » le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture sono tenuti, nel caso di superamento dei limiti normativi, a predisporre piani di contenimento e abbattimento del rumore, secondo le direttive emanate dal Ministro dell'ambiente con il decreto 29 novembre 2000. In base all'articolo 5 del citato decreto, il Ministro dell'ambiente approva i piani relativi alle infrastrutture di interesse nazionale o di più regioni, d'intesa con la Conferenza unificata.

Gli interventi previsti dai piani sono realizzati in funzione del grado di priorità di esecuzione, definito secondo i criteri dell'articolo 3 del citato decreto MASE, in base al numero e alla tipologia dei soggetti esposti e all'entità del superamento dei limiti. Eventuali modifiche all'ordine di priorità devono essere concordate tra regione e comuni.

Il gestore della rete ferroviaria ha rappresentato che il Piano di risanamento RFI prevede interventi di mitigazione articolati secondo 15 annualità. Allo stato attuale, la Conferenza unificata si è espressa esclusivamente sullo stralcio di piano relativo ai primi quattro anni, mentre i quattro interventi relativi al territorio di Melegnano, per

l'installazione di barriere antirumore di lunghezza complessiva pari a 3578 metri, sono ricompresi tra il 6° e il 15° anno. Per quanto riguarda i due interventi previsti nel Comune di Cerro al Lambro, l'installazione dei 927 metri complessivi di barriere antirumore è prevista nella undicesima annualità.

In merito ai tempi di avvio della fase realizzati va, il MASE ha avviato l'iter approvativo degli interventi relativi alle annualità successive alla quarta, con la predisposizione dello schema di decreto volto all'approvazione degli stessi. Al momento sono in corso interlocuzioni volte a chiarire aspetti inerenti alla copertura finanziaria del suddetto Piano, terminate le quali sarà possibile attivare una nuova Conferenza unificata Stato-Regioni.

A conclusione del procedimento approvativo, Rete Ferroviaria Italiana potrà, quindi, procedere con la progettazione e le attività propedeutiche alla realizzazione dei citati interventi.

In ogni caso, si precisa che il Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 parte Investimenti prevede un apposito programma per il risanamento acustico, che dispone di un finanziamento dedicato pari a 936,48 milioni di euro, al fine di dare attuazione a quanto precedentemente approvato dal Ministero dell'ambiente, previa intesa della Conferenza unificata Stato-Regioni.

ALLEGATO 4

5-04629 Bakkali: Interventi di ripristino della linea ferroviaria faentina.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue, anche sulla base degli elementi forniti dal Gruppo Ferrovie dello Stato.

La ferrovia faentina, che collega Firenze a Faenza, è attualmente interessata da importanti interventi di ripristino e potenziamento infrastrutturale, resisi necessari a seguito dei danni causati dai gravi eventi alluvionali del dicembre 2023.

Per garantire comunque la continuità del servizio, Rete Ferroviaria Italiana ha introdotto il Sistema di Allenamento Nazionale Frane (SANF), sviluppato insieme alla Protezione Civile e al CNR-Irpi di Perugia. Questo strumento consente di monitorare in tempo reale la stabilità dei versanti e di sospendere la circolazione ferroviaria in caso di rischio frana o di allerte meteo arancioni e rosse. Dopo le nuove perturbazioni del marzo 2024, il sistema è stato esteso anche alla tratta Borgo San Lorenzo-Marradi, rafforzando così la sicurezza dell'intera linea.

Attualmente sono in corso i lavori di ripristino e messa in sicurezza, in parte completati, della tratta Marradi-Faenza, che proseguono secondo il cronoprogramma stabilito. Nello specifico, tali interventi riguardano l'armamento, le opere civili e le opere di difesa e regimazione idraulica della sede ferroviaria, in conformità con quanto previsto dalla convenzione quadro sottoscritta tra Rete Ferroviaria Italiana e il Commissario MB straordinario.

Una parte di questi lavori, finanziata con risorse del PNRR e inserita nell'ordinanza n. 35 del 2024 del Commissario straordinario per la ricostruzione, dovrà concludersi entro giugno 2026. Inoltre, entro il 2026, saranno pienamente operativi tutti i cantieri per la stabilizzazione dei versanti franosi che insistono su proprietà ferroviaria, le cui progettazioni sono già state completate.

Al fine di garantire i collegamenti anche in caso di sospensione della circolazione in seguito a segnalazione del sistema SANF, Trenitalia, in accordo con la regione Toscana, ha predisposto autobus sostitutivi in partenza da Marradi e Faenza. In tutte le stazioni della tratta Marradi-Faenza è inoltre presente la cartellonistica che informa sulla possibile attivazione del sistema SANF e sugli orari degli eventuali bus sostitutivi.

Accanto agli interventi di ripristino, è stato avviato anche un progetto di riqualificazione e potenziamento della linea, con l'obiettivo di migliorarne le prestazioni in termini di sicurezza, capacità e puntualità. Sono previsti interventi tecnologici e infrastrutturali, il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni e la soppressione di alcuni passaggi a livello, così da rendere la linea più moderna ed efficiente.

Il MIT continuerà a monitorare con attenzione l'evoluzione dei lavori su questa infrastruttura strategica per l'Appennino toscano-romagnolo, al fine di garantire un servizio ferroviario sempre più sicuro e rispondente alle esigenze dei cittadini.

ALLEGATO 5

5-04630 Maccanti: Definizione dei costi di emissione dei contrassegni identificativi per i monopattini elettrici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito concernente lo stato di avanzamento e le tempistiche previste per l'adozione del provvedimento volto a stabilire i costi di emissione dei contrassegni identificativi per i monopattini elettrici, si ritiene opportuno fornire un aggiornamento puntuale sull'attuazione della misura prevista dall'articolo 14 della legge 25 novembre 2024, n. 177.

Tale disposizione ha previsto l'adozione di una serie di provvedimenti attuativi finalizzati a disciplinare, tra l'altro, le caratteristiche tecniche dei contrassegni identificativi, le modalità di stampa, il prezzo di vendita, nonché il funzionamento della piattaforma telematica per la richiesta e il rilascio degli stessi.

In tale ambito, come evidenziato dalla deputata interrogante, lo scorso 2 luglio 2025 è stato pubblicato il decreto dirigenziale n. 210 del 27 giugno 2025, con il quale sono stati definiti i criteri e le modalità di stampa dei contrassegni, nonché le regole per la formazione delle combinazioni alfanumeriche.

Elemento imprescindibile per la piena operatività della misura è rappresentato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che disciplina le modalità di emissione, richiesta e rilascio dei contrassegni, oltre a stabilirne il prezzo di vendita. A tal riguardo, si comunica che il decreto è stato firmato lo scorso 6 ottobre e ha ottenuto la registrazione da parte della Corte dei conti in data 31 ottobre. La sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* è prevista a breve, e consentirà l'avvio operativo delle procedure previste.

Infine, con riferimento all'ulteriore provvedimento della Direzione generale per la Motorizzazione recante la disciplina delle modalità di funzionamento della piattaforma telematica ai fini della presentazione della richiesta e del rilascio dei contrassegni, nonché il trattamento dei dati personali effettuato nell'ambito della piattaforma medesima, si rappresenta che sono in stato avanzato le interlocuzioni con il Garante per la protezione dei dati personali, dal quale si attende il parere definitivo propedeutico alla successiva pubblicazione.

ALLEGATO 6

Disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria. C. 2668 Governo, approvato dalla 5^a Commissione permanente del Senato.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge C. 2668, approvato dalla 5^a Commissione permanente del Senato, recante « Disposizioni per il rilancio dell'economia nei territori delle regioni Marche e Umbria »;

condivise le finalità del provvedimento, volto ad estendere la ZES unica al territorio delle regioni Marche ed Umbria, al fine di favorire lo sviluppo di nuovi investimenti in tali territori, che rientrano nelle cosiddette « regioni in transizione »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.