

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04218 Deidda: Accreditamento dei centri di formazione da parte di ANSFISA	68
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	75
5-04390 Sarracino: Lavori di ripristino ed elettrificazione delle tratte ferroviarie Campobasso-Isernia e Campobasso-Larino-Termoli	68
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	77
5-04408 Casu: Internalizzazione delle attività legate alle opere civili e infrastrutturali da parte del Gruppo FS	68
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	79
5-04537 Casu: Lavori sulla tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo di Cadore	69
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	80
5-04635 Barbagallo: Realizzazione della nuova fermata Acireale-Bellavista sulla linea Messina-Siracusa	69
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	82

RISOLUZIONI:

7-00263 Raimondo: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.	
7-00321 Pastorella: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.	
7-00327 Casu: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.	
7-00332 Iaria: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00090, n. 8-00091, n. 8-00092 e n. 8-00093</i>)	69
<i>ALLEGATO 6 (Nuovo testo approvato)</i>	83
<i>ALLEGATO 7 (Nuovo testo approvato)</i>	85
<i>ALLEGATO 8 (Nuovo testo approvato)</i>	88
<i>ALLEGATO 9 (Nuovo testo approvato)</i>	90

SEDE CONSULTIVA:

Legge annuale per il mercato e la concorrenza per il 2025. C. 2682 Governo, approvato dal Senato (Parere alla X Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	72
<i>ALLEGATO 10 (Parere approvato)</i>	92

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	74
---	----

INTERROGAZIONI

Mercoledì 26 novembre 2025. — Presidenza del vicepresidente Andrea CAROPPO, indi del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 13.35.

Andrea CAROPPO, *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.

5-04218 Deidda: Accreditamento dei centri di formazione da parte di ANSFISA.

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

Salvatore DEIDDA (FDI), replicando, ringrazia il sottosegretario Ferrante per la risposta fornita, della quale si dichiara soddisfatto.

Ricorda, in particolare, l'importanza che un intervento sul tema riveste per il settore e per i cittadini coinvolti, soprattutto alla luce delle significative difficoltà generate dalla mancanza di centri di formazione sul territorio nazionale, sia in termini di costi che di accessibilità.

Richiama, nello specifico, i disagi vissuti dai cittadini della regione Sardegna, i quali, per frequentare i corsi e sostenere gli esami, sono costretti ad affrontare ulteriori spese oltre a quelle già elevate dei corsi, dovendo raggiungere l'unico centro di formazione attualmente riconosciuto, situato nella città di Bari.

Accoglie pertanto favorevolmente i progressi compiuti dal Governo, pur invitandolo a mantenere alta l'attenzione sulla questione. Manifesta, in particolare, la necessità di garantire un incremento del numero dei centri di formazione riconosciuti e una loro più ampia diffusione sul territorio nazionale, oltre a una riduzione dei

costi dei corsi di formazione offerti, così da renderli maggiormente accessibili ai cittadini.

Ringrazia, in conclusione, il Governo per il lavoro svolto fino a questo momento.

5-04390 Sarracino: Lavori di ripristino ed elettrificazione delle tratte ferroviarie Campobasso-Isernia e Campobasso-Larino-Termoli.

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

Andrea CASU (PD-IDP), replicando in qualità di cofirmatario, ricorda che l'interrogazione in esame si inserisce in una più ampia serie di atti di sindacato ispettivo con i quali, insieme al collega Sarracino, ha inteso richiamare l'attenzione dell'Esecutivo sulle significative difficoltà che i cittadini della regione Molise incontrano in materia di mobilità.

Rileva, in particolare, che la risposta fornita dal sottosegretario Ferrante conferma le criticità riscontrate negli interventi in questione, soprattutto in relazione ai ritardi rispetto alle tempistiche previste, all'aumento dei costi e ai disagi che i cittadini sopportano quotidianamente.

Manifesta, quindi, la necessità di adottare misure più incisive, volte a garantire e rafforzare la mobilità dei cittadini che vivono nelle aree più isolate e periferiche del Paese.

Si riserva, in conclusione, di monitorare i futuri sviluppi dell'intervento in discussione.

5-04408 Casu: Internalizzazione delle attività legate alle opere civili e infrastrutturali da parte del Gruppo FS.

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

Andrea CASU (PD-IDP), replicando, si dichiara non soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo. Ritiene, infatti, che non sono stati forniti gli

opportuni chiarimenti sulla posizione dell'Esecutivo in merito alla questione sollevata, soprattutto alla luce degli interrogativi sollevati dalle recenti dichiarazioni rilasciate sul tema, dei ritardi nell'attuazione degli interventi previsti dal PNRR e dei rischi conseguenti.

Richiama, inoltre, l'attenzione del Governo sulle numerose criticità che, nonostante i ripetuti appelli dei cittadini, continuano ad affliggere il settore ferroviario, tanto nella gestione dei ritardi sulla linea ad Alta Velocità quanto nella comunicazione delle informazioni agli utenti. Esprime, pertanto, preoccupazione per il rischio che il Gruppo FS, per ampliare i propri ambiti di attività, possa non dedicare un'adeguata attenzione alla qualità dei servizi attualmente offerti ai viaggiatori.

5-04537 Casu: Lavori sulla tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo di Cadore.

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

Andrea CASU (PD-IDP), replicando, esprime ampie preoccupazioni in ordine alle chiusure previste per la tratta ferroviaria in questione.

Prende atto dell'apertura manifestata dal Governo in ordine alla rimodulazione degli interventi successivi al 2027, che saranno definiti in base all'avanzamento delle attività progettuali, invitandolo, tuttavia, a vagliare, anche con un coinvolgimento dei territori interessati, alternative meno gravose per le aree in questione, non soltanto in vista delle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, ma soprattutto nell'ottica di garantire la mobilità dei cittadini residenti in quelle aree.

5-04635 Barbagallo: Realizzazione della nuova fermata Acireale-Bellavista sulla linea Messina-Siracusa.

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

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), replicando, si rammarica per la risposta fornita dal sottosegretario Ferrante.

Ricorda, in particolare, che la nuova fermata Acireale-Bellavista costituisce un'opera strategica non soltanto per il territorio interessato, ma per l'intera Regione Siciliana, in quanto consentirebbe di collegare direttamente il centro di Acireale con la città di Catania, facilitando gli spostamenti di lavoratori e studenti.

Stigmatizza i tempi richiesti per la realizzazione dell'opera, ricordando che la pubblicazione del bando risale a luglio 2022, mentre l'aggiudicazione dell'appalto è avvenuta a dicembre 2024. Rimarca come, a distanza di diversi mesi, la progettazione esecutiva dell'opera non risulti ancora conclusa e non sia stata definita una data certa per l'avvio dei lavori.

Alla luce di tali considerazioni, si dichiara non soddisfatto della risposta dell'Esecutivo.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia il sottosegretario Ferrante e dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.15.

RISOLUZIONI

Mercoledì 26 novembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.

La seduta comincia alle 14.15.

7-00263 Raimondo: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00321 Pastorella: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00327 Casu: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

7-00332 Iaria: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni n. 8-00090, n. 8-00091, n. 8-00092 e n. 8-00093).

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni, rinviata nella seduta del 24 settembre 2025.

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.

Il sottosegretario Tullio FERRANTE, con riferimento alla risoluzione Raimondo 7-00263, esprime parere favorevole sui capoversi dal primo al nono e sui capoversi undicesimo e dodicesimo delle premesse, sul primo e sul secondo impegno del dispositivo, nonché sul terzo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato sostituendo le parole: «ad adottare infine iniziative normative, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica e le risorse a disposizione, volte ad introdurre incentivi, anche fiscali, al fine d'incentivare» con le seguenti: «compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di adottare ulteriori iniziative volte ad incentivare». Esprime invece parere contrario sulle restanti parti della risoluzione.

Con riferimento alla risoluzione Pastorella 7-00321, esprime parere favorevole sui capoversi dal primo al quinto e dal decimo al diciassettesimo delle premesse, sul primo e sul quarto impegno del dispositivo a condizione che siano riformulati, rispettivamente, in un testo identico al primo e al secondo impegno del dispositivo della risoluzione Raimondo 7-00263, sul sesto impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato sostituendo le parole: «ad assumere iniziative di competenza per» con le seguenti: «a valutare l'opportunità di», nonché sul settimo impegno del dispo-

sitivo. Esprime invece parere contrario sulle restanti parti della risoluzione.

Con riferimento alla risoluzione Casu 7-00327, esprime parere favorevole sui capoversi dal primo al settimo, nono, decimo, undicesimo, tredicesimo e sedicesimo delle premesse, sul primo e sul quinto impegno del dispositivo a condizione che siano riformulati, rispettivamente, in un testo identico al primo e al secondo impegno del dispositivo della risoluzione Raimondo 7-00263, nonché sul sesto impegno del dispositivo. Esprime invece parere contrario sulle restanti parti della risoluzione.

Con riferimento alla risoluzione Iaria 7-00332, esprime parere favorevole sui capoversi dal primo al quindicesimo e sul capoverso ventiduesimo delle premesse, sul primo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato in un testo identico al primo impegno del dispositivo della risoluzione Raimondo 7-00263, sul terzo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato sostituendo le parole: «a istituire» con le seguenti: «a valutare l'opportunità di istituire» e sopprimendo le parole: «», presentando entro 12 mesi un piano preliminare», sull'ottavo impegno del dispositivo, nonché sull'undicesimo impegno del dispositivo a condizione che sia riformulato in un testo identico al terzo del dispositivo della risoluzione Raimondo 7-00263, come riformulato. Esprime infine parere contrario sulle restanti parti della risoluzione.

Carmine Fabio RAIMONDO (FDI) accoglie la riformulazione proposta dal Governo sulla risoluzione a sua prima firma 7-00263.

Ringrazia, inoltre, l'Esecutivo per l'attenzione dedicata al tema e richiama i dati emersi nel corso dell'attività istruttoria svolta dalla Commissione.

Esprime particolare apprezzamento per l'accoglimento, da parte dell'Esecutivo, della propria risoluzione e di quelle presentate dai colleghi, ritenendolo un segnale dell'importanza e dell'attualità del tema in discussione, soprattutto alla luce del ritardo che l'Italia registra rispetto agli altri Paesi.

Ricorda, poi, i punti più rilevanti della propria risoluzione, quali l'opportunità di

definire un « Piano nazionale per la guida autonoma » con il coinvolgimento degli operatori del settore, l'introduzione di incentivi a sostegno della sperimentazione e la predisposizione di un quadro regolatorio e normativo chiaro e omogeneo a livello nazionale.

Andrea CASU (PD-IDP) accoglie le riformulazioni proposte dal Governo sulla sua risoluzione 7-00327, chiedendo la votazione per parti separate e, quindi, che si proceda prima alla votazione delle parti sulle quali il Governo ha espresso parere favorevole e successivamente delle parti sulle quali il Governo ha espresso parere contrario.

Nel ribadire l'importanza del lavoro svolto dalla Commissione, ringrazia il Governo e i colleghi per la collaborazione prestata.

Ritiene, in particolare, che la convergenza delle risoluzioni presentate dalle diverse forze politiche rappresenti un segnale significativo dell'attenzione che il Paese intende dedicare al tema, nonché della comune volontà di essere protagonisti del suo sviluppo in ambito europeo.

Giudica con particolare favore l'apertura manifestata dal Governo rispetto all'opportunità di intervenire sul codice della strada per favorire l'implementazione dei sistemi di guida autonoma nel Paese, oltre che alla definizione di un « Piano nazionale per la guida autonoma ».

Esprime, poi, particolare apprezzamento per l'accoglimento, da parte dell'Esecutivo, dell'impegno volto al coinvolgimento dei sindacati comparativamente più rappresentativi delle lavoratrici e dei lavoratori interessati dalle possibili applicazioni della guida autonoma, soprattutto nell'ottica di garantire che l'evoluzione di tale tecnologia tenga adeguatamente conto dei connessi profili occupazionali.

Manifesta, inoltre, la necessità di adattare tale evoluzione alle specificità del contesto nazionale, richiamando comunque i benefici che la tecnologia in questione è in grado di generare per il settore industriale.

Annuncia, in conclusione, il voto favorevole sulla sua risoluzione 7-00327, nel

testo riformulato, nonché sulle risoluzioni Raimondo 7-00263, Pastorella 7-00321 e Iaria 7-00332, presentate dai colleghi delle altre forze politiche.

Giulia PASTORELLA (AZ-PER-RE) accoglie le riformulazioni proposte dal Governo sulla risoluzione a sua prima firma 7-00321, chiedendo la votazione per parti separate e, quindi, che si proceda prima alla votazione delle parti sulle quali il Governo ha espresso parere favorevole e successivamente delle parti sulle quali il Governo ha espresso parere contrario.

Annuncia quindi il voto favorevole sulla risoluzione a sua prima firma 7-00321, nel testo riformulato, nonché sulle risoluzioni Raimondo 7-00263, Casu 7-00327 e Iaria 7-00332, osservando che, pur nella diversità degli approcci e dei temi affrontati, esse risultano tra loro complementari.

Si rammarica, tuttavia, dei pareri contrari espressi dal Governo, non comprendendo le ragioni per le quali non si intenda riconoscere l'esperienza positiva di altri Paesi, rispetto ai quali si registra un ritardo dell'Italia. Ricorda, inoltre, che l'importanza del tema è ormai riconosciuta anche a livello internazionale, come peraltro dimostrato dall'intervento della presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen all'*Italian Tech Week* di Torino.

Illustra, quindi, i principali aspetti affrontati nella sua risoluzione, relativi alla normativa, alla *governance* e alla regolamentazione tecnica dei sistemi di guida autonoma, auspicando che in Italia si possa presto passare dalla fase sperimentale alla piena operatività delle suddette tecnologie.

Antonino IARIA (M5S) accoglie le riformulazioni proposte dal Governo sulla sua risoluzione 7-00332, chiedendo la votazione per parti separate e, quindi, che si proceda prima alla votazione delle parti sulle quali il Governo ha espresso parere favorevole e successivamente delle parti sulle quali il Governo ha espresso parere contrario.

Ringrazia quindi il Governo per l'apertura dimostrata, pur rammaricandosi del fatto che sulla cybersicurezza e sull'implementazione dei sistemi di connessione si sarebbero potuti compiere sforzi più significativi.

Esprime apprezzamento per il fatto che si sia registrata una convergenza sulla necessità di coinvolgere la filiera industriale nazionale nello sviluppo di tali tecnologie, pur sottolineando che il tema dell'opportunità di istituire zone pilota dedicate (cosiddette *sandbox* permanenti) avrebbe meritato una maggiore attenzione, in quanto tale istituzione avrebbe consentito di recuperare il ritardo in cui l'Italia si trova rispetto agli altri Paesi.

Annuncia, in conclusione, il voto favorevole sulla sua risoluzione 7-00332, nel testo riformulato, nonché sulle risoluzioni Raimondo 7-00263, Pastorella 7-00321 e Casu 7-00327.

La Commissione approva all'unanimità, limitatamente alle parti su cui il Governo ha espresso parere favorevole, come riformulate, la risoluzione Raimondo 7-00263, che assume il nuovo numero 8-00090 (*vedi allegato 6*).

Approva dunque all'unanimità, limitatamente alle parti su cui il Governo ha espresso parere favorevole, come riformulate, la risoluzione Pastorella 7-00321, che assume il nuovo numero 8-00091 (*vedi allegato 7*), e, con distinta votazione, respinge le restanti parti della risoluzione.

Approva quindi all'unanimità, limitatamente alle parti su cui il Governo ha espresso parere favorevole, come riformulate, la risoluzione Casu 7-00327, che assume il nuovo numero 8-00092 (*vedi allegato 8*), e, con distinta votazione, respinge le restanti parti della risoluzione.

Approva infine all'unanimità, limitatamente alle parti su cui il Governo ha espresso parere favorevole, come riformulate, la risoluzione Iaria 7-00332, che assume il nuovo numero 8-00093 (*vedi allegato 9*), e, con distinta votazione, respinge le restanti parti della risoluzione.

La seduta termina alle 14.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 26 novembre 2025. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.40.

Legge annuale per il mercato e la concorrenza per il 2025.

C. 2682 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla X 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.

Gaetana RUSSO (FDI), *relatrice*, riferisce, ai fini del parere alla Commissione Attività produttive, sul disegno di legge recante « Legge annuale per il mercato e la concorrenza per il 2025 », approvato dal Senato (C. 2682 Governo).

Ricorda che, a norma dell'articolo 47 della legge 23 luglio 2009, n. 99, la legge annuale per il mercato e la concorrenza è volta a rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo o amministrativo, all'apertura dei mercati, a promuovere lo sviluppo della concorrenza e a garantire la tutela dei consumatori.

Premette, altresì, che il disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025 è stato presentato in data 10 luglio 2025 al Senato ed era originariamente composto da nove articoli, suddivisi in tre capi. A seguito della posizione della questione di fiducia al Senato, votata in Assemblea il 29 ottobre 2025, le previsioni sono state inserite in un unico articolo composto di 24 commi.

Si sofferma sui profili di interesse della Commissione, segnalando anzitutto i commi da 4 a 7, i quali contemplano una serie

di misure volte alla promozione della concorrenza nei servizi di trasporto pubblico regionale.

Nel dettaglio, il comma 4 introduce obblighi istruttori, motivazionali e ricognitori per gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico regionale, sia ferroviario che su gomma, dando così attuazione alle osservazioni contenute nella segnalazione al Parlamento dell'Autorità garante per la concorrenza e il mercato (AGCM) del 20 dicembre 2024.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto ferroviario regionale, il comma 5 dispone la pubblicazione da parte delle regioni di calendari recanti le tempistiche di avvio delle procedure di affidamento, secondo un modello definito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo che, in sede di prima applicazione, i calendari devono contenere l'elenco degli affidamenti programmati fino al 2033 e che al loro aggiornamento si provvede con le comunicazioni annuali da parte degli enti territoriali. Il medesimo comma dispone poi che l'omessa o ritardata trasmissione dei calendari ovvero la relativa incompletezza rilevano ai fini della misurazione e della valutazione della *performance* individuale dei dirigenti responsabili e comportano responsabilità dirigenziale e disciplinare.

Il comma 6 prevede, invece, l'adozione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), entro il 31 dicembre 2026, di specifiche linee guida finalizzate al miglioramento della qualità degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico regionale.

Infine, il comma 7 reca la clausola di invarianza finanziaria delle misure contenute nei commi 4, 5 e 6.

Fa, poi, presente che il comma 8 contempla misure di semplificazione per la determinazione dei diritti aeroportuali. In particolare, la disposizione estende agli aeroporti aventi una soglia di traffico inferiore ai 5 milioni di passeggeri annui i modelli semplificati di aggiornamento dei diritti aeroportuali ancorati al criterio dell'effettivo valore dei beni fruiti dall'utenza.

Segnala, altresì, per i profili di interesse che può presentare per la Commissione, il comma 3, il quale, al fine di favorire la concorrenza nella realizzazione e gestione a livello comunale delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici, introduce l'obbligo dei comuni di strutturare le relative procedure competitive in modo da garantire una pluralità di soggetti attivi nella gestione delle infrastrutture di ricarica e, nel caso di richieste comparabili, di affidare prioritariamente la gestione di tali infrastrutture a soggetti che detengano meno del 40 per cento del totale delle infrastrutture già installate.

Ricorda, inoltre, che la disposizione richiamata è volta a recepire le osservazioni contenute nella segnalazione dell'Autorità garante per la concorrenza e il mercato (AGCM) al Parlamento del 20 dicembre 2024 e a dare attuazione a quanto espressamente previsto nel PNRR, ai sensi del quale la legge annuale per la concorrenza deve garantire che l'aggiudicazione di concessioni per i punti di ricarica elettrica promuova la concorrenza incoraggiando una pluralità di fornitori sul mercato.

Richiama, infine, i commi da 13 a 23, i quali prevedono interventi di finanziamento e di coordinamento volti a promuovere il trasferimento tecnologico e ad accelerare l'innovazione e la modernizzazione nelle filiere produttive nazionali.

Nel dettaglio, le disposizioni richiamate prevedono, anzitutto, l'adozione di un atto di indirizzo strategico in materia di valorizzazione delle conoscenze e di trasferimento tecnologico da parte del Ministero delle imprese e del *made in Italy* e del Ministero dell'università e della ricerca, sentita la Conferenza delle regioni e delle province autonome. Si dispone, poi, il trasferimento alla fondazione *Tech e Biomedical* delle risorse destinate agli interventi del Fondo per il trasferimento tecnologico, nel limite di 250 milioni di euro, per un più efficace reindirizzamento delle risorse pubbliche adibite all'innovazione tecnologica. È inoltre previsto che le fondazioni competenti in materia, i centri

ad alta specializzazione e l'ente nazionale di ricerca e sperimentazione possano promuovere il trasferimento tecnologico tramite progetti da sottoporre alla fondazione *Tech e Biomedical*, che li valuta e li finanzia, previo assenso del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, secondi i criteri e le modalità definiti dalle medesime disposizioni e provvedendo alla redazione di un *report* annuale sull'attività di monitoraggio.

Propone, in conclusione, di esprimere un parere favorevole (*vedi allegato 10*).

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice.

La seduta termina alle 14.45.

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

Mercoledì 26 novembre 2025.

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

ALLEGATO 1

5-04218 Deidda: Accreditamento dei centri di formazione da parte di ANSFISA.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento al quesito posto, rappresento quanto segue, anche sulla base degli elementi forniti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

Preliminarmente, occorre precisare che, con decreto n. 95872 del 31 dicembre 2024, l'Agenzia ha ritenuto opportuno procedere ad un aggiornamento dei requisiti e delle modalità per il riconoscimento dei centri di formazione autorizzati ad erogare la preparazione del personale operante nel settore dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, al fine di rendere più efficiente e al tempo stesso più inclusivo il sistema di accreditamento.

Sono state, quindi, adottate le nuove linee guida per il riconoscimento dei centri di formazione nel suddetto settore che prevedono requisiti meno stringenti rispetto al passato.

In particolare, è ora sufficiente che l'ente richiedente abbia una costituzione societaria di almeno tre anni, anziché dieci, e che possa dimostrare un fatturato minimo di 250.000 euro annui negli ultimi tre esercizi. È stato inoltre eliminato l'obbligo di aver erogato corsi nell'arco degli ultimi dieci anni, requisito che rischiava di escludere realtà nuove ma solide e qualificate.

Un'ulteriore innovazione riguarda la possibilità, per i centri di formazione riconosciuti, di avvalersi non solo della propria sede operativa, ma anche di altre strutture dislocate sul territorio nazionale, purché queste rispettino i requisiti previsti dalle linee guida. In tal modo si favorisce una maggiore diffusione dell'offerta formativa e si garantisce una più ampia accessibilità per il personale interessato.

L'Agenzia ha rappresentato che ad oggi risultano già riconosciuti quattro centri di formazione accreditati nel settore dei si-

stemi di trasporto ad impianti fissi, con una quinta istanza attualmente in fase istruttoria. È quindi prevedibile che entro la fine dell'anno in corso saranno operativi cinque centri di formazione distribuiti sul territorio nazionale, in grado di garantire un'offerta formativa più ampia e capillare.

Gli enti di formazione riconosciuti dall'Agenzia svolgono i corsi teorici in modalità di formazione a distanza sincrona, consentendo ai discenti di seguire le lezioni da remoto attraverso piattaforme digitali, con evidenti benefici in termini di riduzione dei tempi e dei costi di spostamento e con un ampliamento delle opportunità di accesso anche per coloro che operano in aree periferiche. Per quanto riguarda le prove pratiche, laddove previste, le stesse sono organizzate su impianti situati in prossimità delle residenze o dei luoghi di lavoro dei candidati, al fine di limitare al massimo i disagi e garantire al contempo la qualità e l'efficacia della formazione.

In merito agli esami finali, si precisa che essi si svolgono presso la sede centrale dell'Agenzia a Roma esclusivamente per le professionalità di livello più avanzato, come i direttori di esercizio dei sistemi di trasporto a guida vincolata, quali metropolitane e tram. Per tutte le altre figure professionali, invece, gli esami vengono svolti presso le sedi territoriali dell'Agenzia individuate in accordo con i candidati, così da assicurare la massima prossimità rispetto alla regione di residenza o di lavoro.

Il sistema formativo e di valutazione attualmente vigente rappresenta, quindi, un modello che coniuga rigore e qualità con l'attenzione alle esigenze dei lavoratori e delle imprese. Esso assicura che i percorsi formativi siano svolti in piena coerenza con la normativa sugli impianti fissi emanata dal MIT e da ANSFISA, garantendo così

non solo il rispetto delle norme in materia di regolarità dell'esercizio e di sicurezza dei trasporti, ma soprattutto la tutela della sicurezza dei cittadini e dei viaggiatori.

Infine, occorre precisare che la normativa vigente non contempla la possibilità di sostenere l'esame da privatista, anche per chi abbia maturato esperienza triennale. La disciplina attuale ha scelto di valorizzare la formazione presso centri accreditati

e riconosciuti, proprio per garantire un percorso strutturato, verificabile e di elevata qualità, indispensabile per professionalità di rilievo come il direttore di esercizio, il cui ruolo riveste – in quanto soggetto responsabile della sicurezza di impianti complessi come metropolitane e tram – particolare rilevanza nel garantire la sicurezza degli utenti del trasporto pubblico locale.

ALLEGATO 2

5-04390 Sarracino: Lavori di ripristino ed elettrificazione delle tratte ferroviarie Campobasso-Isernia e Campobasso-Larino-Termoli.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, rappresento quanto segue.

Il potenziamento della linea ferroviaria Venafro-Campobasso-Matrice, inserito nel Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026 e finanziato con risorse statali per un importo complessivo di 293,6 milioni di euro, rappresenta un tassello strategico per la mobilità del Molise. L'intervento è articolato in più fasi funzionali e mira a garantire l'elettrificazione, la modernizzazione tecnologica e la velocizzazione della tratta, con benefici in termini di riduzione dei tempi di percorrenza, incremento dell'offerta di servizi regionali e abbattimento delle emissioni.

La tratta Roccaravindola-Isernia, inaugurata a dicembre 2023 e percorsa dai primi treni elettrici da febbraio 2024, costituisce il primo passo dell'elettrificazione ferroviaria molisana. Parallelamente, la stazione di Isernia è stata aggiornata con un nuovo apparato centrale computerizzato e con l'adeguamento del piano regolatore generale.

Il cronoprogramma aggiornato stabilisce l'attivazione della tratta Isernia-Guardiaregia entro gennaio 2026 e la conclusione dei lavori tra Guardiaregia e Vinchiaturo entro il 2026 con entrata in servizio tra marzo e giugno 2027.

Per quanto riguarda la tratta Vinchiaturo-Campobasso, si evidenzia che, pur essendo state completate tutte le attività propedeutiche all'elettrificazione – dal rinnovo del binario alle opere civili per la posa dei pali, fino all'adeguamento dei cavalcaferrovia e alla schermatura delle gallerie – nel corso dei lavori si è verificato un cedimento inatteso della galleria Colle Barone. Tale evento ha reso necessario un approfondimento tecnico, condotto con il supporto scientifico dell'università di Cassino,

e ha comportato l'avvio di una campagna di indagini geologiche e geotecniche più estesa rispetto a quella iniziale.

A seguito di tale evento non è stato possibile includere nel perimetro del PNRR il completamento degli interventi di abbassamento del piano del ferro nelle sette gallerie presenti lungo la tratta. Le verifiche hanno evidenziato variabilità significative dei parametri del terreno e la presenza di strutture murarie ammainate e interessate da infiltrazioni idriche.

Sulla base di questi dati è stato sviluppato un modello geotecnico avanzato, che ha consentito di definire soluzioni costruttive mirate a prevenire ulteriori fenomeni di collasso e a garantire la stabilità delle opere nel lungo periodo. Alla luce di tali risultanze, è stata predisposta una variante progettuale che, pur comportando un allungamento dei tempi e un incremento dei costi, assicura la sicurezza e la sostenibilità dell'intervento. L'attivazione completa della linea, tenendo conto di queste necessarie modifiche, è prevista entro il 2028. Per tale data è prevista anche l'attivazione con elettrificazione della tratta Campobasso-Matrice.

Per quanto riguarda la tratta Matrice-Termoli, inizialmente inclusa nel progetto, le risorse sono state concentrate sul completamento fino a Matrice, in coerenza con l'Accordo Quadro TPL del 2023 sottoscritto dalla regione Molise e da RFI. Attualmente sono in corso lavori di rinnovo dei binari tra Termoli e Larino, che si prevede di concludere entro giugno 2026, mentre l'elettrificazione e velocizzazione dell'intera linea sarà valutata attraverso un DocFAP.

Per limitare i disagi all'utenza durante le interruzioni della linea, Trenitalia ha predisposto un piano di mobilità alternativa con autobus, in accordo con la regione

Molise. Il servizio prevede autobus sostitutivi coordinati con le coincidenze ferroviarie da Cassino e Vairano verso Roma e Napoli, oltre all'assistenza garantita nelle principali stazioni e in particolare a Campobasso. La *customer room* Campania-Molise monitora quotidianamente l'andamento del servizio, verificando puntualità ed efficienza dei mezzi. In caso di ritardi, è stato stabilito che i treni in partenza da Vairano e Cassino attendano l'arrivo dei bus, così da assicurare la continuità del viaggio e ridurre al minimo i disagi per i passeggeri.

Infine, va evidenziato che è stato avviato un percorso di pianificazione per migliorare il collegamento ferroviario tra Roma e

Campobasso. Nell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma MIT-RFI è prevista la redazione di un documento di fattibilità, che servirà a valutare diversi scenari di intervento con l'obiettivo di rendere più efficiente l'offerta e ridurre i tempi di viaggio tra il Molise e la Capitale.

In conclusione, il Ministero conferma l'impegno a sostenere il completamento di questo intervento strategico, che consentirà al Molise di disporre di una rete ferroviaria più moderna, efficiente e sostenibile, in grado di migliorare la qualità dei servizi per cittadini e imprese e di rafforzare i collegamenti con le principali direttrici nazionali.

ALLEGATO 3

5-04408 Casu: Internalizzazione delle attività legate alle opere civili e infrastrutturali da parte del Gruppo FS.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai quesiti posti, preliminarmente si ricorda che il Gruppo FS è una società per azioni il cui capitale è interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, invece, esercita funzioni di vigilanza esclusivamente negli ambiti di propria competenza. In particolare, interviene sulla concessione e sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché sui servizi di trasporto passeggeri di interesse nazionale sottoposti a obbligo di servizio pubblico. Si tratta di attività di controllo che garantiscono il rispetto delle regole e la tutela dell'interesse generale, senza incidere sulle scelte di mercato della società che resta pienamente autonoma nelle proprie strategie commerciali.

Vale la pena, infatti, ricordare che, ai sensi dell'articolo 2380-*bis* del codice civile, la gestione dell'impresa è attribuita in via esclusiva al consiglio di amministrazione. Tale principio trova applicazione anche nelle società a partecipazione pubblica, nelle quali le decisioni di carattere industriale e strategico rimangono di competenza dell'organo amministrativo, che ne risponde direttamente secondo le regole del diritto societario.

Entrando nel merito dei quesiti posti dall'interrogante, si rappresenta che il Gruppo FS, sentito sulla questione, ha co-

municato di essere impegnato nella valutazione di iniziative di sviluppo inorganico finalizzate a garantire la piena esecuzione degli investimenti previsti dal Piano Strategico 2025-2029, pari complessivamente a circa 100 miliardi di euro nei prossimi cinque anni, di cui oltre 60 miliardi destinati alle infrastrutture ferroviarie. L'obiettivo perseguito è quello di assicurare la realizzazione tempestiva e integrale degli interventi programmati.

A tal fine il Gruppo FS sta conducendo valutazioni preliminari sull'opportunità di ampliare la propria presenza in ambiti strategici: dalla progettazione e costruzione dei veicoli ferroviari, alla loro manutenzione e riparazione, fino alla produzione di materiale rotabile e allo sviluppo di soluzioni tecnologiche avanzate per la diagnostica e il segnalamento.

È importante sottolineare che si tratta ancora di una fase preliminare: non sono stati assunti impegni vincolanti e il Gruppo FS sta svolgendo un'attenta valutazione delle possibili modalità di intervento.

Ad ogni modo, eventuali operazioni da parte del Gruppo FS saranno condotte a condizioni di mercato, nel pieno rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato. Le scelte strategiche seguiranno criteri di trasparenza, sostenibilità ed equità, in coerenza con gli obiettivi generali del mercato degli appalti pubblici.

ALLEGATO 4

5-04537 Casu: Lavori sulla tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi-Calalzo di Cadore.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai quesiti posti, si rappresenta quanto segue anche sulla base degli elementi forniti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

La tratta ferroviaria Ponte nelle Alpi – Calalzo sarà interessata, nei prossimi anni, da alcune chiusure programmate necessarie per consentire lo svolgimento di importanti lavori infrastrutturali. Gli interventi, che comprendono anche opere legate alle Olimpiadi Invernali Milano-Cortina 2026, comporteranno sospensioni del servizio in determinati periodi, ma non riguarderanno i mesi in cui si svolgeranno le competizioni olimpiche, così da garantire la piena accessibilità durante l'evento.

Nel dettaglio, le interruzioni sono previste: nel 2025, dal 14 settembre al 14 dicembre; nel 2026, dal 29 marzo al 6 giugno e dal 13 settembre al 12 dicembre; nel 2027, dal 4 aprile al 12 giugno e dal 13 settembre al 12 dicembre.

La pianificazione degli interventi successivi al 2027 sarà definita in coerenza con l'avanzamento delle attività progettuali e condivisa in modo trasparente con le istituzioni e il territorio.

Gli interventi programmati sulla linea ferroviaria rappresentano un investimento strategico per la sicurezza e l'efficienza del servizio in un territorio montano di grande rilevanza. Le opere previste comprendono la manutenzione delle gallerie e dei versanti, la messa in sicurezza di ponti e viadotti, la riqualificazione delle stazioni di Ponte nelle Alpi e Longarone e l'aggiornamento dei sistemi di comando, controllo e segnalamento.

Si tratta di attività che richiedono continuità operativa e l'impiego di mezzi speciali, talvolta anche di elicotteri: condizioni che non consentono la compatibilità con l'esercizio ferroviario. Va inoltre eviden-

ziato che molte attività non possono essere concentrate nelle sole interruzioni notturne per motivi legati alla sicurezza degli operatori ed alla visibilità. La chiusura della linea nei periodi indicati è dunque indispensabile per tutelare la sicurezza degli operatori e dei viaggiatori e per garantire la qualità degli interventi.

Occorre sottolineare che l'ampiezza e la complessità degli interventi non consentono una realizzazione immediata, anche per la difficoltà di gestire contemporaneamente un numero elevato di cantieri sulla stessa tratta. Per questo motivo si è ritenuto opportuno suddividere le opere in più fasi, così da garantire un avanzamento ordinato e sostenibile dei lavori. La pianificazione dei cantieri è stata, quindi, definita tenendo conto della necessità di garantire continuità alle lavorazioni e ridurre i tempi complessivi.

Al termine dei lavori, il territorio potrà contare su un'infrastruttura più moderna, sicura ed efficiente, capace di rispondere meglio alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese.

Con riferimento ai servizi ferroviari si rappresenta che, al netto delle chiusure, la linea è servita, nei giorni feriali da un'offerta programmata di 9 coppie di treni e 3 coppie di bus Belluno – Calalzo di Cadore, che garantiscono un collegamento orario tra le due località in un arco di servizio compreso tra le 7:00 e le 20:00.

Al fine di limitare i disagi ai passeggeri, nei periodi delle interruzioni, l'offerta ferroviaria viene riprogrammata in modalità su gomma così da assicurare comunque la copertura della domanda e ridurre al minimo i disagi per gli utenti.

È stata avviata una campagna informativa preliminare rispetto ai lavori attraverso incontri con le associazioni dei pen-

dolari, comunicati stampa, locandine informative, messaggi di *smart caring*. Le informazioni sui servizi sono costantemente aggiornate sul sito di Trenitalia ed attraverso i canali di vendita dove sono stati pubblicati anche i punti di fermata degli autobus sostitutivi.

Occorre evidenziare che la frequentazione media della linea si attesta intorno alle 50 persone per treno e al momento non risultano pervenute segnalazioni tali da ren-

dere necessario predisporre presidi di assistenza specifici. Trenitalia assicura un monitoraggio costante del servizio, con particolare attenzione ai pendolari e ai lavoratori.

Sulla base degli esiti di tale monitoraggio, saranno introdotti eventuali correttivi nella programmazione dei servizi sostitutivi, al fine di renderli maggiormente rispondenti alle esigenze dell'utenza e di ridurre i disagi.

ALLEGATO 5

**5-04635 Barbagallo: Realizzazione della nuova fermata
Acireale-Bellavista sulla linea Messina-Siracusa.****TESTO DELLA RISPOSTA**

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

La nuova fermata « Acireale Bellavista » rappresenta un nodo strategico per migliorare l'accessibilità al servizio ferroviario dell'intera città di Acireale. Sarà realizzata al chilometro 256+100 della linea a doppio binario Messina-Siracusa, tra la stazione di Acireale, posta a Sud e fuori dal centro abitato, e rimpianto di Guardia Mangano.

La scelta della localizzazione, individuata tra diverse ipotesi progettuali, è stata ritenuta la più idonea a garantire un collegamento diretto con il centro cittadino. La fermata sorgerà infatti a pochi metri dai principali punti di interesse della città, risultando particolarmente funzionale per il traffico pendolare, in particolare per lavo-

ratori e studenti universitari diretti a Catania.

L'appalto, dal valore di circa 7 milioni di euro, è stato aggiudicato nell'agosto 2024, dopo una serie di gare andate deserte nel corso del 2022 e del 2023. Successivamente, a dicembre 2024, dopo le verifiche sull'aggiudicatario, è stata formalizzata la consegna delle prestazioni per l'avvio della progettazione esecutiva.

Durante lo sviluppo da parte dall'appaltatore della progettazione esecutiva sono emerse alcune criticità che hanno comportato un differimento della consegna degli elaborati che sono stati forniti nel mese di luglio 2025.

Attualmente sono in fase di conclusione le attività di verifica propedeutiche all'approvazione del progetto esecutivo. L'avvio dei lavori è previsto entro la fine del 2025.

ALLEGATO 6

7-00263 Raimondo: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.**NUOVO TESTO APPROVATO**

La IX Commissione,
premessi che:

le tematiche connesse alla mobilità sostenibile, che costituiscono uno dei principali obiettivi dell'Unione europea sono state al centro di molti interventi legislativi e svolgono un ruolo di rilievo anche nella XIX legislatura, in primo luogo in relazione agli ingenti fondi stanziati nel Piano nazionale di ripresa e resilienza – PNRR;

il Governo Meloni, al riguardo, all'interno della missione n. 3, «infrastrutture per la mobilità sostenibile», a seguito della revisione del PNRR, ha rimodulato le risorse per circa 23,8 miliardi di euro, di cui 23,06 miliardi di euro di prestiti e 680 milioni di euro quali sovvenzioni a fondo perduto;

entro il 2026, la medesima missione 3, nelle sue due componenti punta a completare un sistema infrastrutturale moderno, digitalizzato e sostenibile per il nostro Paese, in linea con il *Green Deal* europeo, gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e con il Piano nazionale integrato energia e clima (PNIEC);

all'interno di tale scenario, l'Italia sta svolgendo un ruolo importante in ambito europeo, sostenendo la neutralità tecnologica e promuovendo un'economia a basso impatto ambientale, anche attraverso l'uso delle fonti rinnovabili, al fine di assicurare, nell'ambito della mobilità sostenibile diversi benefici, per un uso responsabile dell'energia e una forte diminuzione delle emissioni di anidride carbonica, in grado di coniugare responsabilmente la sostenibilità ambientale con la sostenibilità sociale e la crescita economica;

nell'ambito dei processi innovativi riferiti alla mobilità sostenibile, l'Unione

europea ha approvato la normativa UNECE R-157 che, dal 14 luglio 2022, consente l'utilizzo della guida autonoma di livello 3 su tutte le strade europee, sebbene circoscritte in alcune delimitate condizioni, fra le quali la circolazione limitata a strade a carreggiate separate, senza pedoni né ciclisti, senza superare i 60 km/h, escludendo di fatto le autostrade;

la suesposta normativa, ha comportato una modifica della Convenzione internazionale di Vienna dell'8 novembre 1968 sulla circolazione stradale, che disciplina la circolazione nella maggior parte dei Paesi e consiste nell'introduzione del nuovo articolo 34-bis, del medesimo trattato e stabilisce che: «il requisito che ogni veicolo o combinazione di veicoli in movimento deve avere un conducente è considerato soddisfatto quando il veicolo utilizza un sistema di guida autonoma purché esso sia conforme a regolamentazioni tecniche nazionali »;

i sottoscrittori del presente atto di indirizzo a tal fine, evidenziano che, sebbene l'Italia abbia aderito alla Convenzione di Vienna, la modifica apportata, tuttavia, risulta porsi di fatto in conflitto con il nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in particolare con l'articolo 46, in cui i veicoli sono definiti come « tutte le macchine di qualsiasi specie che circolano sulle strade guidate dall'uomo »;

per consentire il via libera al livello 3 di guida autonoma (che rappresenta attualmente una delle soluzioni più avanzate dell'intero mercato *automotive* per quanto riguarda questo settore) si ravvisa conseguentemente la necessità di una modifica normativa al nuovo codice della strada richiamato;

dal punto di vista tecnico, i sottoscrittori del presente atto di indirizzo rilevano, altresì, che lo sviluppo dei sistemi di guida autonoma è basato attualmente su un sistema di livelli crescente che parte dal livello 0 in cui sono incluse le auto senza sistemi di automazione e prevede una serie di livelli crescenti fino al livello 5, che comprenderà i veicoli dotati di un sistema di automazione completa;

nell'ambito delle politiche del trasporto e dell'industria dell'*automotive*, la guida autonoma di ultima generazione, gestita con il sostegno dell'intelligenza artificiale, riveste in Italia un'attenzione particolare (sebbene, come in precedenza evidenziato, il quadro regolatorio sia attualmente non definito) rivolta ai nuovi sistemi di *software* e dell'intelligenza artificiale all'interno delle automobili; alcuni progetti di ricerca, tra i quali il progetto «1000 Miglia *autonomous drive* (1000 Mad)» elaborato recentemente dal Politecnico di Milano nell'ambito della sperimentazione di guida autonoma su strada pubblica (reso possibile anche grazie alla collaborazione di numerosi enti che gestiscono l'infrastruttura stradale), dimostrano l'esistenza di eccellenze scientifiche e tecnologiche a livello nazionale e confermano la volontà di accelerare gli interventi di sviluppo e di crescita del supporto dell'elettrificazione delle autovetture, in un contesto reale e complesso, come quello attuale, che segna un passo significativo nel progresso della mobilità intelligente e sostenibile;

in quest'ottica, i sottoscrittori del presente atto di indirizzo evidenziano pertanto la necessità di implementare le misure in favore della guida autonoma attraverso una regolamentazione e una normativa nazionale precisa che integri le diverse tipologie di trasporto, unitamente ai servizi

per i territori e per i conducenti, in piena coerenza con la strategia sulla mobilità dell'Unione europea in materia di sviluppo tecnologico, digitale e di sostenibilità ambientale, sociale ed economica,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative volte a prevedere l'introduzione di una modifica per introdurre nel nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, una disposizione che includa, tra i requisiti previsti dall'articolo 46 concernente la nozione di veicolo, anche quello abilitato per il sistema di guida autonoma, in conformità con quanto disposto dal trattato internazionale della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, ai sensi dell'articolo 34-*bis*, in vigore dal 14 luglio 2022;

ad adottare iniziative volte a prevedere altresì la definizione di un «Piano nazionale per la guida autonoma», per favorire un diverso approccio alla mobilità, in linea con gli orientamenti europei, coinvolgendo anche le imprese del settore tecnologico, del settore della mobilità collettiva e del settore dell'*automotive* che operano nella transizione, all'interno della mobilità sostenibile e dei sistemi dell'intelligenza artificiale;

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di adottare ulteriori iniziative volte ad incentivare la sperimentazione e la produzione, anche dal punto di vista della gestione commerciale, di nuove tecnologie connesse ai sistemi di guida autonoma, all'interno degli investimenti previsti per agevolare la mobilità sostenibile.

(8-00090) « Raimondo, Deidda, Amich, Baldelli, Cangiano, Frijia, Longi, Ruspandini, Gaetana Russo ».

ALLEGATO 7

7-00321 Pastorella: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.**NUOVO TESTO APPROVATO**

La IX Commissione,

premessi che:

la transizione verso una mobilità più sostenibile e intelligente è una priorità strategica sia a livello europeo, come evidenziato nel rapporto Draghi e ribadito dalla Commissione europea con la pubblicazione del « Piano d'azione per il settore *automotive* », sia a livello nazionale, come evidenziato dal Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS), dal Piano nazionale integrato energia e clima (PNIEC); tale transizione è sostenuta dalle risorse stanziato attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). La Missione 3 del Piano, dedicata allo sviluppo infrastrutturale nel settore dei trasporti, prevede investimenti per circa 23,8 miliardi di euro, finalizzati alla realizzazione di reti più moderne, digitalizzate e compatibili con gli obiettivi ambientali del *Green Deal* europeo e dell'Agenda 2030;

in questo quadro, lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie di guida autonoma rappresenta una delle sfide più avanzate e complesse. La Convenzione di Vienna sulla circolazione dei veicoli ha recentemente introdotto all'articolo 34-*bis* il concetto di « sistema di guida automatica » per consentire la diffusione dei sistemi di assistenza alla guida cosiddetti ADAS (*Advanced, driver assistance systems*) di livello avanzato, che consentono al conducente di lasciare il volante in certe condizioni, e ha stabilito che gli Stati per consentire la circolazione in ambito nazionale (in determinate condizioni prestabilite) debbano recepire le indicazioni della nuova disposizione;

ad oggi, la normativa europea UNECE R-157, in vigore dal luglio 2022, consente la circolazione di veicoli a guida

autonoma di livello 3, ma solo in condizioni ben circoscritte: strade a carreggiate separate, senza pedoni o ciclisti, e con limiti di velocità inferiori a 60 chilometri orari;

è importante chiarire che, dal punto di vista tecnico, la guida autonoma è classificata su una scala da 0 a 5: dal livello 0, senza automazione, fino al livello 5, con guida completamente autonoma. Il livello 3 consente al veicolo di gestire alcune funzioni in autonomia, ma richiede che il conducente sia pronto a intervenire;

in Italia, attualmente, è permesso l'utilizzo di sistemi di guida autonoma di livello 1 (guida assistita) e 2 (guida semi-autonoma), ma sono ancora vietati sistemi di guida di livello 3 (guida altamente automatizzata), di livello 4 (guida totalmente automatizzata) e di livello 5 (guida autonoma);

in Italia, negli anni ci sono state e sono in corso alcune sperimentazioni per l'introduzione della guida autonoma, di cui si riportano alcuni casi esemplificativi. L'osservatorio *smart road* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, insieme alle direzioni competenti, in collaborazione con Autostrade per l'Italia e con la partecipazione della Polizia di Stato e del compartimento Polizia Stradale per la Campania e la Basilicata, ha condotto il primo *test* su strada aperta di un veicolo a guida autonoma, fornito dal Politecnico di Milano, sulla Tangenziale di Napoli, dove un veicolo equipaggiato con sistema di guida autonoma ha percorso in autonomia un tratto urbano grazie all'interazione con l'infrastruttura intelligente e a tecnologie di comunicazione veicolo-infrastruttura, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e ridurre le emissioni. Autostrade per l'Italia, attraverso il programma *Mercury* e il centro di eccellenza *smart road*, ha avviato sperimen-

tazioni su diverse tratte autostradali, inclusi *test* in galleria e in assenza di segnale satellitare, per validare l'interazione tra veicolo autonomo e infrastruttura stradale e promuovere l'integrazione di sistemi avanzati di assistenza alla guida. A Brescia è stato avviato il primo progetto sperimentale di *car sharing* con veicoli a guida autonoma di livello 4, in grado di operare a bassa velocità in contesto urbano, muoversi verso l'utente, parcheggiare e ricaricarsi in autonomia, con supervisione da remoto, rappresentando un primo modello replicabile di mobilità condivisa autonoma in ambito cittadino. A queste iniziative si aggiunge il progetto 1000 miglia *autonomous drive* (1000 Mad), condotto in collaborazione con il Politecnico di Milano e altri attori istituzionali e industriali, che ha portato un'auto a guida autonoma lungo un percorso di circa 1.500 chilometri, tra città, strade statali e contesti complessi, in parallelo alla storica corsa automobilistica, con l'obiettivo di testare il comportamento del veicolo in ambienti dinamici e reali. Infine, nel panorama dei progetti nazionali finanziati, in questo caso dal POR Campania FESR 2014/2020, su iniziativa di ANFIA è stata creata nel borgo di Lioni in provincia di Avellino la piattaforma tecnologica della mobilità sostenibile e sicura «Borgo 4.0», che, grazie alla totale copertura in 5G e all'installazione di infrastrutture intelligenti ed interconnesse che dialogano e trasmettono in tempo reale le informazioni agli utenti ed ai veicoli a guida autonoma, è un esempio europeo di laboratorio di sperimentazione in ambiente reale su strade urbane ed extraurbane;

queste iniziative dimostrano l'esistenza di un potenziale industriale e scientifico all'avanguardia, che necessita però di un quadro regolatorio chiaro, aggiornato e favorevole alla sperimentazione, che sia anche in grado di evolvere seguendo i rapidi progressi tecnologici;

la tecnologia della guida autonoma apre prospettive concrete di applicazione anche nel settore del trasporto pubblico locale, sia di linea – come autobus e navette urbane e suburbane – sia non di linea – come taxi, veicoli a chiamata e servizi di

micromobilità condivisa – con potenziali benefici in termini di efficienza operativa, sicurezza stradale, riduzione delle emissioni, diminuzione dei costi di esercizio per i gestori, e possibilità di estendere la copertura del servizio a territori attualmente meno serviti o marginali, migliorando l'accessibilità e l'inclusività del sistema di mobilità pubblica;

le sperimentazioni in corso dimostrano concretamente l'applicabilità della guida autonoma nei servizi TPL, sia di linea sia non di linea, come nel caso del *Karsan Autonomous e-ATAK* (livello 4) in Svezia, che a partire da agosto 2025 collegherà la stazione centrale di Göteborg a Liseberg e rappresenta il primo bus *driverless* con passeggeri in traffico aperto nel Paese; analogamente, in Italia il comune di Imperia ha avviato a giugno 2025 una navetta elettrica a guida autonoma da 15 posti in servizio pubblico sulla pista ciclopedonale, con partecipazione aperta al pubblico e *steward* a bordo; in aggiunta, il comune di Milano e ATM hanno promosso un piano che prevede di introdurre dei veicoli senza conducente nella filovia circolare 90-91, iniziando la fase sperimentale senza passeggeri a bordo già nei primi mesi del 2026. Infine in Germania il progetto pilota Kira ha introdotto minibus autonomi *on demand* di livello 4 nella regione di Rhein-Main (Langen, Egelsbach), con l'obiettivo di estendere questi servizi fino al 2030 anche in aree rurali, a conferma che l'integrazione della guida autonoma nei TPL può potenziare la flessibilità, l'accessibilità, la sostenibilità ambientale e l'efficienza economica del sistema di trasporto pubblico;

inoltre, tra gli altri aspetti, la guida autonoma potrebbe contribuire, oltre che al miglioramento del trasporto pubblico, anche all'efficientamento del servizio sanitario per i cittadini, attraverso l'impiego di mezzi di soccorso autonomi come ambulanze e automediche in grado di ridurre i tempi di intervento, ottimizzare i percorsi grazie alla comunicazione con l'infrastruttura stradale e i centri operativi, garantire una maggiore continuità del servizio e una riduzione del rischio di errore umano nelle situazioni di emergenza;

si segnala altresì che, secondo l'Organizzazione mondiale della sanità e i dati dell'*European transport safety council*, gli incidenti stradali rappresentano la principale causa di morte tra i 15 e i 44 anni di età in molti Paesi europei, inclusa l'Italia, superando in quella fascia d'età malattie cardiovascolari e altre patologie. In questo quadro, l'ausilio di veicoli a guida autonoma, pur non eliminando completamente la possibilità di incidenti, rappresenta una leva strategica per ridurre drasticamente il numero di sinistri, grazie all'eliminazione dell'errore umano nella guida, che oggi costituisce oltre il 90 per cento delle cause degli incidenti secondo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

come analizzato dalla pubblicazione « Il contributo della *e-Mobility* all'economia circolare » redatto da *The european house-Ambrosetti*, dal documento pubblicato da Cassa Depositi e Prestiti « Il futuro della filiera *automotive* italiana: come restare competitivi ? » e dal manifesto di ANFIA sul settore *automotive* italiano ed europeo, crescenti investimenti nella produzione di sistemi avanzati di assistenza alla guida e nelle funzionalità dei veicoli connessi digitalmente ovvero a guida autonoma potrebbero contribuire a rafforzare significativamente la competitività del Paese;

fondamentale la consapevolezza che la diffusione della guida autonoma impone di affrontare con la massima priorità il tema della sicurezza cibernetica, in quanto i veicoli autonomi e le infrastrutture connesse – comprese le *smart road*, i sistemi di gestione del traffico e le piattaforme di scambio dati – si basano su reti digitali, sensori, algoritmi e comunicazioni V2X (*vehicle-toeverything*) che, se non adeguatamente protetti, possono essere vulnerabili ad attacchi informatici, manomissioni o accessi non autorizzati. La sicurezza cibernetica rappresenta un prerequisito essenziale per garantire l'affidabilità del sistema, la tutela dei dati personali degli utenti, la continuità del servizio e, soprat-

tutto, la sicurezza fisica delle persone trasportate e degli altri utenti della strada,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative volte a prevedere l'introduzione di una modifica per introdurre nel nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, una disposizione che includa, tra i requisiti previsti dall'articolo 46 concernente la nozione di veicolo, anche quello abilitato per il sistema di guida autonoma, in conformità con quanto disposto dal trattato internazionale della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, ai sensi dell'articolo 34-*bis*, in vigore dal 14 luglio 2022;

ad adottare iniziative volte a prevedere altresì la definizione di un « Piano nazionale per la guida autonoma », per favorire un diverso approccio alla mobilità, in linea con gli orientamenti europei, coinvolgendo anche le imprese del settore tecnologico, del settore della mobilità collettiva e del settore dell'*automotive* che operano nella transizione, all'interno della mobilità sostenibile e dei sistemi dell'intelligenza artificiale;

a valutare l'opportunità di istituire una cabina di regia interministeriale sulla mobilità autonoma, connessa e intelligente, con il coinvolgimento delle amministrazioni centrali competenti, delle regioni, dell'ANCI, degli enti di mobilità, delle università e degli attori industriali, al fine di garantire un coordinamento efficace delle politiche nazionali e territoriali, favorendo l'armonizzazione delle sperimentazioni e l'elaborazione di una strategia unitaria di lungo termine;

a prevedere iniziative volte ad assicurare la cybersicurezza dei veicoli a guida autonoma e delle infrastrutture ad essi correlate, attraverso l'adozione di *standard* tecnici e regolatori coerenti con le normative europee e internazionali in materia di sicurezza informatica nel settore della mobilità connessa e automatizzata, tra cui il *Cybersecurity Act*, il *Cyber Resilience Act* e il Regolamento UN/ECE n. 155.

(8-00091)

« Pastorella ».

ALLEGATO 8

7-00327 Casu: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.**NUOVO TESTO APPROVATO**

La IX Commissione,

premesso che:

alcune migliaia di auto a guida autonoma sono attualmente operative in diverse città e autostrade in tutto il mondo. Tuttavia, la maggior parte di questi veicoli circola al di fuori dell'Europa, principalmente negli Stati Uniti e in Cina;

in Europa le auto a guida autonoma sono ancora in fase di prototipo. Secondo il *World Economic Forum*, la maggior parte delle 40-80 città in cui opereranno grandi flotte di mezzi a guida autonoma entro il 2035 si troverà probabilmente negli Stati Uniti e in Cina;

è centrale che l'Italia e l'Europa recuperino il ritardo che stanno accumulando nei confronti degli Stati Uniti e della Cina in un comparto di innovazione vitale per il futuro dell'*automotive*;

in termini di ricerca, le università italiane ed europee sono molto avanti, ma dal punto di vista delle sperimentazioni su larga scala si registrano forti ritardi;

le ragioni di questi ritardi derivano dal fatto che in Europa si fatica a concentrare risorse su progetti a più alto potenziale, disperdendo le risorse pubbliche e private in numerose iniziative sperimentali di piccole dimensioni;

la rivoluzione tecnologica a cui siamo chiamati a partecipare come sistema Paese è cruciale per l'evoluzione dell'*automotive*, per una transizione verso una mobilità più sostenibile, intelligente e integrata con il trasporto pubblico locale di linea e non di linea;

infatti, l'evoluzione della guida autonoma può fornire uno straordinario contributo alla realizzazione di un trasporto

pubblico più efficace e sicuro, anche attraverso l'integrazione con servizi già esistenti come il *car sharing*;

negli Stati Uniti e in Cina sono già attivi grandi operatori mentre in Europa stanno emergendo alcune situazioni importanti, in particolare in Germania dove sta nascendo un'industria tedesca legata a Volkswagen. Si tratta di un esempio di rilievo perché è un'evoluzione di pulmini di medie dimensioni che diventano a guida autonoma. Da poco anche la Repubblica Ceca è diventata il secondo paese europeo dopo la Germania a consentire legalmente le auto autonome di livello 3, automazione condizionale, ossia le auto possono gestire alcune funzioni senza intervento umano, ma necessitano di supervisione in caso di emergenze; anche la Svizzera è un paese che ha dato il via libera all'autoguida autonoma;

a livello tecnico la guida autonoma è classificata da una scala da 0 a 5; in Italia attualmente è consentito l'utilizzo di sistemi di guida autonoma di livello 1 (guida assistita) e 2 (guida semi autonoma) che consente alla macchina di gestire accelerazione, frenata e sterzata in determinate condizioni, ma sono ancora vietati sistemi di guida di livello 3 (guida altamente automatizzata), di livello 4 (guida totalmente automatizzata) e di livello 5 (guida autonoma);

nell'ottica di una necessaria sinergia tra il settore pubblico e quello privato, imprese, enti di ricerca e università, bisogna realizzare un ambiente in cui sia consentita la sperimentazione di auto a guida autonoma nel pieno rispetto dei più avanzati parametri di sicurezza, per dare la possibilità di testare nel modo giusto anche nel contesto italiano i progressi tecnologici attuali e futuri del settore; è inoltre fon-

damentale riconoscere e valorizzare i progetti già avviati nel nostro Paese, come il progetto *Sharing for Caring* del Politecnico di Milano, prima sperimentazione italiana ed europea di *car sharing* autonomo con finalità sociali, a supporto della mobilità delle persone fragili;

per scegliere una « via europea » verso le auto a guida autonoma, è necessario adottare un approccio diverso rispetto a quanto fatto fino ad ora con le risorse frammentate in tanti piccoli progetti e, al contrario, concentrare i fondi sui progetti italiani ed europei ad alto potenziale e avviare sperimentazioni su larga scala; in tale contesto è importante che l'Italia faccia sistema per essere dentro uno dei grandi progetti europei;

la fine del 2025 è un momento importante per la Commissione europea perché verrà modificata la normativa sui *test* e verrà tolto il limite del numero di automobili su cui poter fare la sperimentazione. Quindi si aprono le porte perché nel 2026 le cose inizino ad accadere. E l'Italia deve farsi trovare pronta. L'obiettivo non può essere di aprire semplicemente le porte ai soggetti internazionali interessati ad occupare il mercato nazionale, ma di creare un ecosistema favorevole alla nascita di un modello italiano ed europeo di guida autonoma che sia in grado di rispondere alle nuove esigenze della mobilità in maniera coerente con i principi e gli obiettivi del nostro ordinamento,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative volte a prevedere l'introduzione di una modifica

per introdurre nel nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, una disposizione che includa, tra i requisiti previsti dall'articolo 46 concernente la nozione di veicolo, anche quello abilitato per il sistema di guida autonoma, in conformità con quanto disposto dal trattato internazionale della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, ai sensi dell'articolo 34-*bis*, in vigore dal 14 luglio 2022;

ad adottare iniziative volte a prevedere altresì la definizione di un « Piano nazionale per la guida autonoma », per favorire un diverso approccio alla mobilità, in linea con gli orientamenti europei, coinvolgendo anche le imprese del settore tecnologico, del settore della mobilità collettiva e del settore dell'*automotive* che operano nella transizione, all'interno della mobilità sostenibile e dei sistemi dell'intelligenza artificiale;

ad avviare un pieno coinvolgimento dei sindacati comparativamente più rappresentativi delle lavoratrici e lavoratori in tutti i settori coinvolti dalle possibili applicazioni della guida autonoma per orientare l'evoluzione di questa tecnologia nell'orizzonte della valorizzazione del fattore umano in tutte le fasi dei nuovi processi e della salvaguardia dei posti di lavoro.

(8-00092) « Casu, Barbagallo, Bakkali, Ghio, Morassut ».

ALLEGATO 9

7-00332 Iaria: Iniziative in materia di sistemi di guida autonoma.**NUOVO TESTO APPROVATO**

La IX Commissione,

premesso che:

la guida autonoma, una delle applicazioni dell'intelligenza artificiale, è destinata a incidere profondamente su sicurezza, sostenibilità, accessibilità e competitività economica nel settore dei trasporti;

la transizione verso una mobilità intelligente e sostenibile è una priorità strategica ribadita dal *Green Deal* europeo, dal Piano nazionale integrato energia e clima (PNIEC) e dal Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (PSNMS). Il PNRR – Missione 3, prevedendo risorse per infrastrutture digitalizzate e *smart road*, ha destinato al comparto oltre 23 miliardi di euro;

secondo studi europei, oltre il 90 per cento degli incidenti stradali deriva da errore umano; pertanto livelli maggiori di automazione possono ridurre la sinistrosità, abbattere i costi sociali connessi e migliorare l'efficienza del traffico;

in Italia il comparto «ADAS/*connected car*» vale già circa 2 miliardi di euro e rappresenta il primo *step* verso la guida autonoma. L'effetto previsto è duplice: riconversione di mansioni tradizionali (ad esempio autisti professionali) e incremento di figure ad alta qualificazione (AI, sensoristica, *cybersecurity*, tele-operazione, gestione flotte);

con riguardo alla regolazione del settore rileva la nuova formulazione dell'articolo 34-*bis* della Convenzione di Vienna del 1968 che prevede che i veicoli possano essere guidati anche autonomamente, senza il coinvolgimento umano;

il quadro normativo italiano, in particolare l'articolo 46 del decreto legislativo

30 aprile 1992, n. 285, attualmente definisce i veicoli come «guidati dall'uomo» e risulterebbe in conflitto con le modifiche introdotte dalla Convenzione di Vienna suddetta;

la guida autonoma è classificata su una scala da 0 a 5 livelli. Attualmente, in Italia, è permesso l'utilizzo di sistemi di guida autonoma di livello 1 (guida assistita) e 2 (guida semi-autonoma), mentre i sistemi di livello 3 (guida altamente automatizzata), 4 (guida totalmente automatizzata) e 5 (guida autonoma) sono ancora vietati;

la normativa europea UN-ECE R-157 (*Automated lane keeping system – ALKS*), in vigore dal luglio 2022, consente la circolazione di veicoli a guida autonoma di livello 3, ma solo in condizioni circoscritte: strade a carreggiate separate, senza pedoni o ciclisti, con limiti di velocità minori o uguali a 60 chilometri orari, escludendo di fatto le autostrade;

sotto il profilo definitorio, è importante ricordare che i veicoli a guida assistita, grazie a sensori avanzati e telecamere, possono eseguire alcune azioni automaticamente, ma al guidatore resta la responsabilità di avere il pieno controllo sul mezzo;

parallelamente si stanno sviluppando, principalmente in ambito *extra UE* come in Cina, Corea del Sud e Stati Uniti, automobili a guida totalmente autonoma con un mercato che parrebbe essere in crescita;

negli Stati Uniti si utilizza un approccio sperimentale decentrato con servizi commerciali di robotaxi in più città;

in Cina sono previste zone pilota su larga scala e forte integrazione di rete 5G;

da ultimo in Svezia, Inghilterra e Singapore sono previste *sandbox* permanenti, tele-operazione regolata, servizi AV nei *campus* e nelle ZTL;

in Italia all'articolo 1, comma 72, della legge di bilancio 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205), si era iniziato a sostenere con un fondo *ad hoc* la diffusione delle buone pratiche tecnologiche nel processo di trasformazione digitale della rete stradale nazionale (*Smart road*) nonché a promuovere lo sviluppo, la realizzazione in via prototipale, la sperimentazione e la validazione di soluzioni applicative dinamicamente aggiornate alle specifiche funzionali; a tale disposizione ha fatto seguito il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 febbraio 2018, n. 70, che ha disciplinato le modalità di sperimentazione su strada dei veicoli a guida autonoma;

nel nostro Paese, oltre alle questioni strettamente legate alla sicurezza, restano da definire i profili relativi alla responsabilità civile in caso di incidenti relativamente ai soggetti coinvolti, ossia il proprietario, il costruttore e il fornitore *software*;

la filiera nazionale deve essere coinvolta attivamente per ridurre la dipendenza da tecnologie estere,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative volte a prevedere l'introduzione di una modifica per introdurre nel nuovo codice della strada

di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, una disposizione che includa, tra i requisiti previsti dall'articolo 46 concernente la nozione di veicolo, anche quello abilitato per il sistema di guida autonoma, in conformità con quanto disposto dal trattato internazionale della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale, ai sensi dell'articolo 34-*bis*, in vigore dal 14 luglio 2022;

a valutare l'opportunità di istituire una cabina di regia interministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero delle imprese e del *made in Italy*, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Ministero dell'interno, Ministero della salute, regioni, ANCI, università, industria, autorità di settore) per garantire il coordinamento e una strategia unitaria in materia;

a coinvolgere i sindacati e le associazioni di categoria rappresentativi per salvaguardare l'occupazione, promuovere l'*upskilling* e il *reskilling* e valorizzare il fattore umano;

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di adottare ulteriori iniziative volte ad incentivare la sperimentazione e la produzione, anche dal punto di vista della gestione commerciale, di nuove tecnologie connesse ai sistemi di guida autonoma, all'interno degli investimenti previsti per agevolare la mobilità sostenibile.

(8-00093)

« Iaria, Fede, Traversi ».

ALLEGATO 10

**Legge annuale per il mercato e la concorrenza per il 2025.
C. 2682 Governo, approvato dal Senato.**

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge C. 2682, approvato dal Senato, recante «Legge annuale per il mercato e la concorrenza per il 2025 »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.