

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 146/2021: Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili. C. 3395 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite VI e XI) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	174
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	182

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento « Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione ». Atto n. 323 ( <i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e rinvio</i> ) .....	177
---	-----

##### RISOLUZIONI:

7-00692 Rospì: Realizzazione delle opere infrastrutturali inserite nelle reti Trans-europee di trasporto (Ten-T) ( <i>Seguito della discussione – Approvazione della risoluzione 8-00146</i> ) ....	177
ALLEGATO 2 ( <i>Nuova formulazione della risoluzione</i> ) .....	183
ALLEGATO 3 ( <i>Risoluzione approvata</i> ) .....	188

##### SEDE REFERENTE:

Disciplina del volo da diporto o sportivo. Testo unificato C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	181
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	181

##### SEDE CONSULTIVA

*Giovedì 9 dicembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.*

**La seduta comincia alle 14.10.**

**DL 146/2021: Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili.**

**C. 3395 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alle Commissioni riunite VI e XI).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

Roberto ROSSO (FI), *relatore*, osserva che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere alle Commissioni riunite Finanze e Lavoro sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 146 del 2021, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili.

Il provvedimento è stato già approvato dal Senato, il quale tuttavia vi ha apportato ampie modifiche, soprattutto con numerose e significative aggiunte. Il testo si presenta pertanto assai corposo e interviene su molti aspetti di natura sia fiscale, sia di provvidenza finanziaria, sia ancora di diritto del lavoro e di sostegno ai redditi ma

anche di proroga di termini, sanità e cultura.

Passando a esaminare i profili di competenza della Commissione, segnala i seguenti aspetti.

L'articolo 5, comma 3-*bis*, introdotto al Senato, prevede una proroga di ulteriori 12 mesi della durata delle concessioni di aree demaniali e per aree e banchine rilasciate nei porti, nonché per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri.

In dettaglio, si modifica l'articolo 199, comma 3, lettera *b*) del decreto-legge cosiddetto « rilancio » (n. 34 del 2020), prolungando la proroga a 24 mesi (dai 12 mesi previsti) della durata delle concessioni rilasciate nei porti, ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione e dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri.

La proroga, in base al decreto-legge cosiddetto « rilancio », era stata originariamente disposta per le suddette concessioni in corso o scadute tra la data del 31 gennaio 2020 e la data di entrata in vigore del decreto-legge medesimo.

L'articolo 7-*bis*, introdotto al Senato, interviene nuovamente sull'articolo 10 del codice della strada, che era stato modificato in sede di conversione del decreto-legge cd. trasporti (n. 121 del 2021) e ripristina in larga parte il testo anteriore a tale modifica in materia di massa massima consentita nei trasporti su strada (cosiddetti trasporti eccezionali). Ricorda che la Commissione (unitamente alla Commissione Ambiente) aveva esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 121 e approvato l'emendamento Nardi 1.3, come riformulato su proposta del Governo.

Ne è derivato che la legge n. 156 del 2021 (di conversione del decreto-legge n. 121) ha prodotto una novella alla disposizione di riferimento, statuendo che per i complessi di veicoli a 5 assi la massa massima era di 72 tonnellate, mentre quella per i complessi di veicoli da 6 o più assi era di 86 tonnellate. Era stata quindi eliminata

la possibilità di trasportare fino a un massimo di 108 tonnellate nei complessi di veicoli ad otto assi. La riduzione di questi limiti di massa era motivata dalle risultanze della commissione ispettiva ministeriale sulle cause del crollo del cavalcavia di Annone sulla S.S. 36, avvenuto il 28 ottobre 2016, in cui morì una persona e sette rimasero ferite (sui fatti è intervenuta, in data 6 settembre 2021, una sentenza di primo grado presso il tribunale di Lecco).

Nondimeno, la nuova formulazione appariva connotata da qualche imprecisione e aveva sollevato le obiezioni delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative.

Sicché, l'articolo 7-*bis* del provvedimento in esame ripristina oggi il testo previgente dell'articolo 10, comma 2, lettera *b*), del codice della strada. Vi aggiunge però ulteriori precisazioni legislative, che introducono cautele procedurali per lo svolgimento dell'attività di trasporto in condizioni di eccezionalità.

Anzitutto, al medesimo articolo 10, comma 10, viene aggiunto un comma in virtù del quale è esclusa l'applicazione dell'articolo 20 della legge n. 241 del 1990, vale a dire dell'istituto del silenzio-assenso. D'ora innanzi pertanto l'autorizzazione ai trasporti eccezionali dovrà avvenire con provvedimento espresso.

Viene poi inserito nel citato articolo 10 del codice della strada il comma 10-*bis*. Vi si stabilisce che il MIMS, su parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e sentite l'ANSFISA e la Conferenza unificata, con proprio decreto adotta, entro il 31 marzo 2022, apposite linee guida per assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. In particolare, tali linee guida definiscono: le modalità di verifica della compatibilità del trasporto in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione, in coerenza con quanto pre-

visto dalle linee guida di cui all'articolo 14 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109; le modalità di rilascio dell'autorizzazione per il trasporto in condizioni di eccezionalità per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuato mediante complessi di veicoli ad otto assi di cui al comma 2, lettera *b*), nonché per i trasporti in condizioni di eccezionalità di un unico pezzo indivisibile eccedenti i limiti di massa previsti dalla predetta lettera *b*).

La nuova disposizione reca infine norme transitorie per disciplinare i profili intertemporali che emergono dalla successione tanto ravvicinata delle disposizioni citate.

L'articolo 16, non modificato dal Senato, incrementa le risorse a favore di RFI, di Ferrovie dello Stato S.p.a. e delle Capitanerie di porto. In particolare: il comma 1 incrementa di 1.300 milioni di euro per il 2021 l'autorizzazione di spesa, già prevista dalla legge finanziaria per il 2006 (articolo 1, comma 86, legge 23 dicembre 2005, n. 266), a favore del gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per la manutenzione straordinaria; il comma 2 incrementa di 200 milioni di euro, per l'anno 2021, le risorse destinate al contratto di programma di Ferrovie dello Stato italiane S.p.a.; il comma 3 incrementa di 20 milioni di euro per l'anno 2021 l'autorizzazione di spesa prevista dalla legge finanziaria per il 2007 (articolo 1, comma 1039, legge 27 dicembre 2006, n. 296) per potenziare la componente aeronavale del Corpo delle capitanerie di porto.

Ricorda infine che l'articolo 10 del decreto prevede, in favore dei lavoratori dipendenti di Alitalia – Società aerea italiana S.p.a. e Alitalia Cityliner S.p.a. in amministrazione straordinaria la possibilità di concedere un periodo complessivo di 12 mesi di trattamento straordinario di integrazione salariale previsto dalla normativa vigente per i dipendenti delle aziende commissariate, anche successivamente alla conclusione dell'attività del commissario e in ogni caso non oltre il 31 dicembre 2022, nel limite di spesa di 63,5 milioni per il 2022 per i mesi oggetto della proroga. A tal fine

il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale è incrementato di 212,2 milioni di euro per l'anno 2022.

Rimettendosi pertanto alla discussione tra i colleghi, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

La viceministra Teresa BELLANOVA formula un orientamento positivo sul parere favorevole espresso dal relatore.

Elena MACCANTI (LEGA), dopo aver ringraziato il relatore per il lavoro svolto, preannuncia il voto favorevole del gruppo della Lega. Esprime particolare soddisfazione per la modifica apportata dal Senato all'articolo 10 del codice della strada, modifica che torna indietro rispetto alla riformulazione dell'emendamento approvato nel corso della discussione del decreto-legge cosiddetto « trasporti », riformulazione sulla quale la Lega si era sempre pronunciata in senso contrario, anche sulla base delle proteste delle associazioni di categoria. Conclude affermando che, in generale, occorrerebbe prestare maggiore attenzione alle giuste richieste del gruppo della Lega.

Mauro ROTELLI (FDI) preannuncia il voto contrario della propria parte politica, non tanto per il parere in sé quanto per il contenuto generale del decreto-legge n. 146 del 2021. Nel dettaglio, ricorda che fra l'altro tale provvedimento dispone misure di sostegno per i lavoratori di Alitalia, mentre ignora completamente quelli di Air Italy, per i quali proprio oggi scade il termine per qualsiasi forma di tutela o supporto. Fa presente, rivolgendosi in modo particolare alla rappresentante del Governo, che la loro vicenda sta avendo un epilogo davvero brutto.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 14.20.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 9 dicembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Inter-*

viene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.

#### **La seduta comincia alle 14.20.**

**Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento « Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione ». Atto n. 323.**

*(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 18 novembre 2021.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che la Commissione ha svolto un ciclo di audizioni informali sul tema.

Elena MACCANTI (LEGA) chiede qualche minuto di sospensione. Rileva infatti che il parere, che il relatore ha già fatto pervenire per le vie brevi ai commissari, risulta assai corposo e particolarmente ricco di osservazioni, formulate anche sulla base delle audizioni svolte, e necessita dunque di un ulteriore approfondimento.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, riconosce l'opportunità di un momento ulteriore di approfondimento.

#### **La seduta, sospesa alle 14.25, è ripresa alle 15.**

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere sull'atto in esame scade nella giornata di domani.

Elena MACCANTI (LEGA) osserva che i commissari sono stati finora impegnati nell'esame degli altri punti all'ordine del giorno e che non è stato dunque possibile approfondire il testo del parere. Chiede dunque un'ulteriore sospensione.

Raffaella PAITA, *presidente*, dispone un'ulteriore sospensione.

#### **La seduta, sospesa alle 15, è ripresa alle 15.25.**

Raffaella PAITA, *presidente*, propone un rinvio alla giornata di domani onde approfondire ulteriormente il tenore del parere.

Elena MACCANTI (LEGA) afferma che la Lega è disposta a votare anche oggi, giacché il testo che sta maturando riscuote il suo favore.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ritiene opportuno un rinvio alla giornata di domani, per definire al meglio il parere.

Davide GARIGLIO (PD) suggerisce un rinvio per raggiungere un'intesa che riscuota la più ampia condivisione.

Raffaella PAITA (IV), nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una seduta da convocarsi per il giorno successivo.

#### **La seduta termina alle 15.30.**

### **RISOLUZIONI**

*Giovedì 9 dicembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.*

#### **La seduta comincia alle 14.25.**

**7-00692 Rospi: Realizzazione delle opere infrastrutturali inserite nelle reti Trans-europee di trasporto (Ten-T).**

*(Seguito della discussione — Approvazione della risoluzione 8-00146).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviato, da ultimo, nella seduta del 17 novembre 2021.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che la Commissione ha svolto un ciclo di audizioni informali sul tema.

Gianluca ROSPI (FI) propone una nuova formulazione della propria risoluzione, redatta sulla base delle osservazioni e dei suggerimenti giunti da tutti i gruppi parlamentari (*vedi allegato 2*). In particolare, fa presente che le premesse non sono mutate, mentre sono stati aggiunti numerosi punti all'impegno, tra i quali ricorda specificamente quello relativo alla dorsale ionica, alla linea Novara-Busto Seregno, al corridoio tirrenico e al porto di Civitavecchia. Ricorda che l'Unione europea dovrà definire la revisione del regolamento (UE) n. 1315 del 2013 a brevissimo, all'inizio del prossimo anno, ed è dunque di capitale importanza che il Parlamento fornisca al Governo indicazioni precise sulla posizione da portare avanti in sede europea.

Luciano NOBILI (IV) manifesta disappunto per il modo in cui è stato riformulato il decimo capoverso dell'impegno, espungendo l'esplicita menzione del collegamento transfrontaliero Torino-Lione, tema invece centrale per la sua forza politica, menzione presente in una precedente versione del testo concordata per le vie brevi tra i Gruppi.

Gianluca ROSPI (FI) dichiara di aver in questo caso accolto un suggerimento del Movimento 5 Stelle. Fa comunque rilevare che l'impegno a favore della realizzazione di tale tratta rimane, sia pure espresso in maniera leggermente più sfumata.

Davide GARIGLIO (PD), dopo aver ringraziato il collega Nobili per la sua osservazione, osserva che la finalità della risoluzione in argomento è quella di intervenire sulle modifiche da apportare all'attuale configurazione delle reti Ten-T: la linea ferroviaria Torino-Lione è già ricompresa in tali reti, e dunque menzionarla ulteriormente gli appare in realtà superfluo. Sottolinea invece che mentre il tunnel internazionale con la Francia è un'opera in corso di realizzazione, molto diversa è la situazione della tratta fra Torino e Bussoletto, all'imboccatura del tunnel internazionale stesso, tratta che non risulta collegata alla rete ad alta velocità; di fatto, vi è uno

iato nel corridoio 3, cosa che appare gravissima. Ricorda che tale argomento è stato oggetto di importanti battaglie politiche anche da parte del collega Sozzani, firmatario della risoluzione. Chiede dunque al primo firmatario di integrare il decimo capoverso dell'impegno in questo senso.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA), dopo aver ringraziato il presentatore e i colleghi che sono intervenuti, si rivolge però ai commissari del Movimento 5 Stelle, facendo loro presente che tagliare qualsiasi riferimento alla linea ferroviaria Torino-Lione in un atto come quello in oggetto gli appare un atteggiamento fortemente paradossale. Rileva che, sulla base di situazioni come quella che si sta producendo, il Governo sarà sempre più portato ad esautorare il Parlamento nei processi decisionali più importanti.

Elena MACCANTI (LEGA) stigmatizza con forza i tumulti verificatisi durante il fine settimana in Val di Susa, opera di veri e propri delinquenti che hanno portato persino al ferimento di un poliziotto. Arrivati a questo punto, afferma, la titubanza del Parlamento finisce con l'incoraggiare simili forme di violenza e appare assolutamente fuori luogo, visto che l'opera è da qualsiasi punto di vista necessaria.

Roberto ROSSO (FI), dopo aver espresso il deciso sostegno da parte della propria forza politica alla linea ferroviaria Torino-Lione, chiede al primo firmatario di ripristinare il testo precedentemente concordato del decimo capoverso dell'impegno.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ringrazia il presentatore per l'attento lavoro di mediazione, finalizzato a che la risoluzione venga approvata con la più ampia condivisione possibile. Per quanto riguarda i fatti violenti che si sono verificati in Val di Susa, afferma di respingere al mittente l'accusa di averli fomentati, che ritiene del tutto ingiustificata. Il testo del decimo capoverso dell'impegno come attualmente riformulato gli appare perfettamente appropriato, e preannuncia, in caso di una sua

modifica, un cambiamento dell'intenzione di voto del Movimento 5 Stelle.

Elisabetta Maria BARBUTO (M5S) biasima l'ipocrisia con cui si sta portando avanti la discussione. Afferma infatti di aver richiesto al presentatore, nel riformulare il testo della risoluzione in argomento, di prestare la giusta attenzione alla dorsale ionica. Ciò è avvenuto con l'introduzione del dodicesimo capoverso dell'impegno, ma solo per una tratta definita e con la formula, assai limitativa, « a valutare l'opportunità ». Essa dovrebbe a suo avviso essere assolutamente sostituita dalla formula più incisiva « ad adottare iniziative », come avvenuto per istanze espresse in altri capoversi dell'impegno.

Mauro ROTELLI (FDI) ricorda che il proprio gruppo aveva già espresso un orientamento favorevole sul testo precedente della risoluzione. Il testo riformulato, afferma, non può che suscitare invece numerose perplessità. Nessuno viene accusato di fomentare atti violenti, ma la situazione di fatto in Val di Susa è esattamente come l'ha descritta la collega Maccanti e il Parlamento ha il preciso dovere di prendere posizione. Preannuncia che se il presentatore ripristinerà il testo originario, il gruppo Fratelli d'Italia voterà a favore.

Luciano NOBILI (IV) dà atto al relatore di aver accolto con grande attenzione tutte le segnalazioni dei gruppi della Commissione e menziona in modo particolare il quindicesimo capoverso dell'impegno relativo al porto di Civitavecchia; preannuncia però che solo se verrà ripristinato il testo precedente del decimo capoverso sulla tratta ferroviaria Torino-Lione Italia Viva voterà a favore.

Gianluca ROSPI (FI) ricorda che la risoluzione riguarda le modifiche da apportare alla configurazione delle reti TEN-T, non le reti già definite, come giustamente notato dal collega Gariglio.

Propone poi la seguente riformulazione del decimo capoverso dell'impegno: « ad assumere le opportune iniziative per ac-

lerare la realizzazione degli interventi relativi al collegamento transfrontaliero tra Torino e Lione, anche ponendo in essere quanto necessario per il completamento dell'integrazione di tale tratta con la restante parte della linea ferroviaria Av/Ac Torino-Milano-Venezia-Trieste ».

Elena MACCANTI (LEGA) manifesta la frustrazione dei deputati piemontesi per il quali la formulazione proposta rappresenta quasi una presa in giro. Ricorda che sono già passati quattro anni dall'inizio delle discussioni su questo argomento, e che fra le altre cose la realizzazione della tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione è un'opera addirittura soggetta a commissariamento ai sensi del decreto-legge cosiddetto « sblocca-cantieri ». Ritiene dunque necessario il ripristino della formulazione precedente del decimo capoverso dell'impegno, che fino alla scorsa settimana riscuoteva il consenso di tutte le forze politiche.

Davide GARIGLIO (PD) fa notare al presentatore che le possibilità sono due: o si riformula la risoluzione limitandosi a menzionare solo le tratte attualmente non ricomprese nelle reti TEN-T, oppure si lascia il testo così come è ma in questo caso una menzione della tratta italiana della linea ferroviaria Torino-Lione va inserita. Osserva che le tratte attualmente oggetto della risoluzione sono per la grandissima parte già ricomprese: ad esempio l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, al secondo capoverso, o l'alta velocità Napoli-Bari, al terzo capoverso.

Luciano NOBILI (IV) rileva che anche la riformulazione del quinto capoverso dell'impegno, quello relativo al corridoio tirrenico, presenta agli occhi della sua forza politica notevoli criticità, ma che si è limitato a segnalare i problemi connessi alla linea ferroviaria Torino-Lione, a suo avviso il punto fondamentale.

Gianluca ROSPI (FI), dopo aver ascoltato le dichiarazioni dei colleghi, riformula il decimo capoverso degli impegni ripren-

dendo la versione precedentemente concordata tra i Gruppi e chiede di procedere alla votazione (*vedi allegato 3*).

La viceministra Teresa BELLANOVA ringrazia in primo luogo i presentatori della risoluzione in argomento, esprimendo il parere favorevole del Governo su di essa. Afferma che per il Governo la linea ferroviaria Torino-Lione è un'opera di importanza prioritaria e che qualsiasi titubanza nel dichiararlo ha il solo risultato di minare la credibilità del sistema-Paese. Ribadisce che gli atti di violenza che si sono verificati in Val di Susa sono da qualsiasi punto di vista inaccettabili. Ancora, ricorda che il Governo ha designato un commissario per portare a termine la tratta italiana e che questo funzionario non può essere lasciato solo, visto che è stato nominato per portare a termine un incarico preciso. Sottolinea infine che l'orientamento favorevole del Governo riguarda l'interezza del testo del decimo capoverso degli impegni, nella sua formulazione più completa.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), visti gli sviluppi della discussione e il parere espresso dal Governo, chiede di votare la risoluzione per parti separate, separando il voto del decimo capoverso degli impegni dal resto della risoluzione. Ringrazia il collega Rospi e preannuncia che la propria forza politica voterà a favore della risoluzione ma si asterrà sul decimo impegno.

Luciano NOBILI (IV) chiede se si possa chiedere una votazione per parti separate anche sul quinto capoverso dell'impegno, quello relativo al corridoio tirrenico.

Raffaella PAITA, *presidente*, risponde che una votazione per parti separate si può richiedere su ogni sezione del testo della risoluzione.

Elena MACCANTI (LEGA) preannuncia il voto favorevole della Lega su tutta la risoluzione e ringrazia in modo particolare la viceministra per la posizione espressa.

Roberto ROSSO (FI) preannuncia il parere favorevole della propria forza politica sull'intero testo della risoluzione; ringrazia il presentatore per aver cercato in tutti i modi una mediazione, ma afferma che a suo avviso non poteva finire diversamente. Ricorda che nell'ambito del decreto-legge cosiddetto « trasporti » altri sette comuni della Val di Susa sono stati dichiarati area di interesse strategico. Conclude manifestando il proprio dispiacere per la posizione assunta dal Movimento 5 Stelle, ma ribadisce che a questo punto sulla linea ferroviaria Torino-Lione occorre andare avanti senza esitazioni.

Mauro ROTELLI (FDI), dopo aver ringraziato il presentatore Rospi per il lavoro svolto, in cui ha potuto dimostrare anche la propria competenza tecnica di ingegnere, e la viceministra per la chiarezza della posizione espressa, preannuncia il voto favorevole della propria forza politica sull'intera risoluzione.

Davide GARIGLIO (PD) preannuncia il voto favorevole del Partito Democratico sulla risoluzione in argomento. Ribadisce che si tratta di un atto importante, che si pone l'obiettivo di intervenire anche sulla situazione infrastrutturale del Sud Italia, in cui si registrano differenze che non sono ormai più accettabili. Ringrazia vivamente la viceministra per la decisione con cui ha espresso il proprio favore per la linea ferroviaria Torino-Lione.

Fa poi notare che, al di là dell'atto che sta per essere votato, la Commissione europea sta dimostrando un atteggiamento molto ostile nei confronti di ulteriori implementazioni della rete Ten-T, e dunque si tratta di risultati difficili da raggiungere. Osserva infine che molto spesso le risoluzioni vengono disattese in primo luogo dal Governo, e auspica che così non avvenga in questo caso.

Luciano NOBILI (IV) preannuncia il voto favorevole del gruppo Italia Viva sulla risoluzione; ringrazia il relatore per l'opera di mediazione svolta e la viceministra per la posizione espressa. Afferma che è molto

importante che il lavoro intrapreso vada avanti, eliminando i numerosi colli di bottiglia che possono intralciarlo. Fa infine notare che in una risoluzione così complessa è naturale che vi siano parti che piacciono di meno, e per il futuro invoca un atteggiamento più collaborativo da parte di tutte le forze politiche che siedono nella Commissione.

La Commissione approva la risoluzione nel testo ulteriormente riformulato, ad eccezione del decimo capoverso dell'impegno, e, con distinta votazione, approva il decimo capoverso dell'impegno della risoluzione nel testo ulteriormente riformulato, la quale assume la nuova numerazione 8-00146 (*vedi allegato 3*).

Gianluca ROSPI (FI), rivolgendosi alla viceministra Bellanova, in qualità di presentatore della risoluzione appena approvata, si augura che il Governo possa efficacemente spendersi per una pronta revisione delle tratte italiane ricomprese nella rete Ten-T. Ricorda che è sì importante la tratta ferroviaria Torino-Lione, ma ugualmente rilevanti sono anche l'estensione della dorsale adriatica oltre Ancona e fino al Salento e a Brindisi, nonché il collegamento stabile fra Calabria e Sicilia.

La viceministra Teresa BELLANOVA afferma che sarà sua cura informare immediatamente il Ministro dell'importante confronto appena svoltosi in Commissione. Ricorda poi che nella legge di bilancio sono stati stanziati 5 miliardi per l'estensione della dorsale adriatica, opera che va a suo dire ad ogni costo realizzata.

**La seduta termina alle 14.55.**

**SEDE REFERENTE**

*Giovedì 9 dicembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Inter-*

*viene la viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Teresa Bellanova.*

**La seduta comincia alle 14.55.**

**Disciplina del volo da diporto o sportivo.**

**Testo unificato C. 2493 Bendinelli e C. 2804 Maschio.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 10 novembre 2021.

Davide BENDINELLI (IV), *relatore*, fa presente che, al fine di accogliere ulteriori istanze delle diverse parti politiche, si rende necessaria la presentazione di ulteriori proposte emendative. Onde arrivare ad un'approvazione che sia la più condivisa possibile, chiede un rinvio alla prossima settimana, al fine di predisporre i nuovi emendamenti.

Raffaella PAITA, *presidente*, sottolinea che fare bene è importante, ma non a scapito dell'altra importantissima esigenza di fare. Accetta dunque un rinvio alla settimana successiva, con l'intesa però che sia l'ultimo.

Davide BENDINELLI (IV), *relatore*, concorda con quanto appena dichiarato dalla presidente.

Raffaella PAITA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.**

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

*Giovedì 9 dicembre 2021.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.



ALLEGATO 1

**DL 146/2021: Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili. (C. 3395 Governo, approvato dal Senato).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, recante misure urgenti in materia economica

e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili (C. 3395 Governo, approvato dal Senato),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**Risoluzione 7-00692 Rospi: Realizzazione delle opere infrastrutturali inserite nelle reti Trans-europee di trasporto (Ten-T).****NUOVA FORMULAZIONE DELLA RISOLUZIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

le reti Trans-europee di trasporto (in acronimo Ten-T, dall'inglese *Trans – European Network – Transport*) rientrano nelle reti europee dei settori delle infrastrutture e dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (TENs), previste dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 170) e mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare le regioni centrali dell'Unione europea, prive di sbocchi al mare, con le regioni periferiche e quelle insulari;

le reti Ten-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Al loro interno viene individuata la *core Network* (rete centrale), che è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni;

oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto ed eliminando i colli di bottiglia esistenti;

la rete centrale è articolata in 9 corridoi principali di cui 2 corridoi Nord-Sud, 3 corridoi Est-Ovest e 4 corridoi diagonali;

quattro dei nove Corridoi Ten-T interessano l'Italia e sono: Baltico-Adriatico; Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Reno-Alpi. Questi comprendono 9 nodi ur-

bani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo), 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al Serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera), 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guastalle (Livorno), Padova, Verona;

il corridoio Baltico-Adriatico nello specifico attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, la regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale. Il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;

il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi e toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača;

il corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki – La Valletta) attraversa il

Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. I progetti più importanti sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;

il corridoio Reno-Alpi (Rotterdam-Genova) attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerato di Milano. I principali progetti del corridoio sono le gallerie di base del Gottardo e del Sempione. Il tratto italiano del corridoio comprende i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il « terzo valico alpino dei Giovi » della linea Av/Ac Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo situato interamente in territorio svizzero;

secondo le stime elaborate della Commissione europea, per il periodo 2010-2030 sono necessari 1.500 miliardi di euro di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima inoltre che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei soli corridoi della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di 700 miliardi di euro per circa 2.500 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto sia nei territori sia attraverso le frontiere degli Stati membri stessi (progetti transfrontalieri);

ai fondi già stanziati direttamente dall'Unione europea per gli investimenti infrastrutturali, in questi anni per le regioni del sud Italia quali Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, sono stati previsti ulteriori risorse derivanti dal Programma operativo nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020, dai finanziamenti del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di rotazione nazionale, con lo scopo di investire in 3 settori strategici: infrastrutture ferroviarie, infrastrutture portuali e sistemi di trasporto intelligenti con la finalità di soste-

nere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella rete Ten-T;

il rilancio del Mezzogiorno deve passare anche attraverso l'attuazione di un concreto e organico piano infrastrutturale e della logistica che preveda, oltre al completamento delle reti Ten-T e dei corridoi trans-europei esistenti, anche la realizzazione di ulteriori reti Ten-T, che possano implementare lo sviluppo dell'area mediterranea e accelerare la ripartenza economica post-pandemica;

Rete Ferroviaria Italiana ha previsto nel contratto di programma con lo Stato un piano di investimento per circa 40 miliardi di euro al fine di sviluppare e ammodernare la rete nelle regioni del sud Italia, in modo da innalzare la capacità e le prestazioni delle infrastrutture ferroviarie del Mezzogiorno e migliorarne la connettività con l'intero Paese e l'Europa;

sulla direttrice adriatica sono già previsti alcuni interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, prioritariamente sulle tratte Bologna-Ancona, Pescara-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Lecce. Oltre agli interventi di velocizzazione sono programmati anche gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Lesina (in corso le attività negoziali per la realizzazione del raddoppio della sub tratta Ripalta-Lesina; in corso l'iter autorizzativo per la tratta Termoli-Ripalta) e l'*upgrading* prestazionale merci per il transito di *container high-cubes* e autostrada viaggiante, con interventi più significativi sulle gallerie del tratto tra Pescara e Ortona (interventi in fase di realizzazione);

oltre agli interventi infrastrutturali della dorsale adriatica sono previsti o in fase di progettazione ulteriori interventi per il rilancio infrastrutturale e della logistica del Mezzogiorno, tra i quali il potenziamento della rete ferroviaria dell'alta velocità tra Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Palermo-Catania e Cagliari-Sassari-Olbia. Inoltre, sono previsti nuovi collegamenti tra Battipaglia-Potenza-Metaponto e il potenziamento Taranto-Metapon-

to-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria, tutti inseriti tra le priorità per il potenziamento della rete ferroviaria;

a quanto già previsto per la rete ferroviaria si aggiungono gli interventi volti alla manutenzione, all'aumento della capacità e della sostenibilità ambientale per i porti del Sud Italia, dai quali transita il 46 per cento dei traffici totali;

ad oggi risulta quindi fondamentale portare a termine il lavoro di modernizzazione della rete ferroviaria soprattutto nel Sud Italia e il completamento dei corridoi trans-europei. Inoltre, si rende necessario aggiornare alcune tratte già previste nelle reti Ten-T al fine di collegare in maniera più veloce l'Europa centrale con i porti del Sud Italia;

a partire dal 2009 è stato avviato dalla Commissione europea un ampio processo di revisione della rete Ten-T che ha condotto all'attuale configurazione della rete, con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa;

la revisione ha portato ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, attraverso l'emanazione di due nuovi regolamenti: regolamento (UE) n. 1315/2013 e regolamento (UE) n. 1316/2013;

i nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prospettano la creazione di una rete Ten-T articolata in due livelli: una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'Unione europea e l'accessibilità a tutte le regioni e una rete centrale a livello di Unione europea (da realizzarsi entro il 2030) basata su un « approccio per corridoi »;

il regolamento (UE) n. 1315-2013, che definisce una serie di orientamenti per

lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (Ten-T), disciplinando la politica dell'Unione europea in materia di infrastrutture logistiche, è nuovamente soggetto a revisione;

appare inoltre importante accelerare gli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (Ti.Bre) che potrà consentire la piena integrazione modale, con specifico riferimento al trasporto delle merci, rappresentando un ulteriore strumento di adduzione razionale di traffico merci in connessione con l'esigenza di potenziamento del trasporto merci attraverso i valichi alpini e in particolare verso il Brennero. Il Ti.Bre. rappresenta, infatti, un importante collegamento interregionale facente parte del corridoio tirrenico della rete europea Ten-T connettendo 5 regioni: Liguria e Toscana come terminali portuali del corridoio tirrenico, Emilia-Romagna (interporto di Parma), Lombardia e Veneto;

con riferimento al completamento del Corridoio Mediterraneo risulta importante l'accelerazione della realizzazione, della tratta italiana, del collegamento transfrontaliero tra Torino e Lione,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative per prevedere, in sede di revisione europea del regolamento (UE) n. 1315-2013, l'inserimento del completamento del corridoio Adriatico della rete Ten-T, attraverso il completo sviluppo infrastrutturale della dorsale adriatica fino a Lecce, che oggi si interrompe ad Ancona e riprende a Foggia, nella direttrice Napoli-Bari, posto che la realizzazione di un nuovo collegamento Ten-T Ancona-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce avrebbe come obiettivo quello di completare il collegamento ad alta velocità tra Ancona e Lecce e inserire il porto di Brindisi tra le reti dei porti *Core*, utile per rilanciare il Sud Italia e consentire un pieno e rapido lo sviluppo dei porti di Brindisi e Taranto, garantendo, inoltre, un collegamento più rapido e diretto tra l'Europa e il Mediterraneo;

ad adottare iniziative per accelerare i lavori dell'Alta Velocità Salerno-Reggio Ca-

labria e ad avviare le opportune iniziative volte alla realizzazione, nel rispetto della tutela dell'ambiente, di un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, al fine di completare il corridoio Helsinki-La Valletta, che taglia l'Europa da Nord a Sud;

ad adottare iniziative per l'accelerazione dei lavori dell'Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, rientrante nel corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo, che collega il Nord Europa con il Sud Italia, tenendo conto che la linea ferroviaria Napoli-Bari è un asse strategico per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel Sud Italia, con tempi di percorrenza quasi dimezzati tra Napoli e Bari, collegate in sole due ore, e che permetterà di avvicinare Nord e Sud, con la previsione di un viaggio da Milano a Bari in sei ore;

ad adottare iniziative per prevedere il potenziamento dell'Alta velocità/Alta capacità della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, già inserita quale intervento infrastrutturale nell'accordo di programma tra RFI e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e fondamentale per il collegamento tra la costa ionica e la dorsale tirrenica rientrante nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti Ten-T;

ad adottare iniziative per prevedere la possibilità di potenziare la linea ferroviaria Roma-Torino, corridoio tirrenico, valutando la possibilità di estendere l'Av/Ac anche su tale corridoio;

ad avviare le opportune iniziative volte allo sviluppo, nel rispetto dell'ambiente, della retroportualità dei porti del Mezzogiorno, al fine di realizzare la piattaforma logistica del Sud Europa, nel Sud Italia, con lo scopo di intercettare la gran parte delle merci che transitano nel mediterraneo, considerato che in questo modo l'Italia intera potrebbe lavorare come la più grande piattaforma logistica del sud Europa di *import/export* grazie alla capacità dei porti del Nord e di quelli del Sud Italia;

ad adottare iniziative per prevedere l'implementazione del collegamento tra la città di Venezia e l'aeroporto Mestre-Vene-

zia al fine di migliorare e velocizzare i collegamenti infrastrutturali;

ad avviare le opportune iniziative al fine di migliorare il collegamento tra la città e il porto di Genova e il porto di Rotterdam, già inserito nel corridoio Ten-T Reno-Alpi, anche attraverso il rifacimento della galleria del Sempione;

ad assumere le necessarie iniziative per l'accelerazione degli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, nel quadro del complesso di interventi volti a potenziare le infrastrutture ferroviarie sull'asse trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste e in coerenza con le nuove connessioni ferroviarie verso il Brennero;

ad assumere le opportune iniziative per accelerare la realizzazione degli interventi per il completamento della linea ferroviaria Av/Ac Torino-Milano-Venezia-Trieste, facente parte del corridoio transfrontaliero Torino-Lione;

a valutare l'opportunità di adottare iniziative per prevedere la possibilità di inserire la linea Novara-Busto Seregno nella rete Ten-T, in considerazione della strategicità di tale linea rispetto al corridoio Reno-Alpi, e della necessità di potenziare il collegamento con Malpensa Aeroporto;

a valutare l'opportunità di prevedere la possibilità di elevare la dorsale Jonica tra il Porto di Taranto e l'Aeroporto di Crotone da rete *Comprehensive* a rete *Core* in continuità con la dorsale adriatico-ionica utile per realizzare il corridoio Baltico-Adriatico-Jonico;

ad adottare iniziative affinché l'Unione europea proceda alla rivisitazione della Rete Ten-T affinché tutta la Sardegna vi sia inclusa;

ad adottare iniziative per accelerare il completamento del raddoppio della Ferrovia Pontremolese ed il suo inserimento nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti Ten-T entro il 2023, come più volte richiesto dai vertici regionali, dalle organizzazioni imprenditoriali e dall'Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale,

in quanto infrastruttura prioritaria non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, anche in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto;

ad adoperarsi per avviare, nel pieno rispetto dell'ambiente, le opportune iniziative volte all'implementazione – anche alla

luce dell'inserimento nella Rete Core del Porto di Civitavecchia e a seguito degli interventi programmati e parzialmente finanziati con il PNRR, come la rete ferroviaria Roma-Pescara, l'autostrada A/24 e A/25 e i porti di Ortona e Pescara – del corridoio longitudinale tra Tirreno e Adriatico, naturale corridoio logistico tra i porti abruzzesi e il porto di Civitavecchia.

(7-00692) « Rospi, D'Attis, Sozzani, De Girolamo, Pettarin ».

## ALLEGATO 3

**Risoluzione 7-00692 Rospi: Realizzazione delle opere infrastrutturali inserite nelle reti Trans-europee di trasporto (Ten-T).****RISOLUZIONE APPROVATA**

La IX Commissione,

premessi che:

le reti Trans-europee di trasporto (in acronimo Ten-T, dall'inglese *Trans – European Network – Transport*) rientrano nelle reti europee dei settori delle infrastrutture e dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni (TENs), previste dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (articolo 170) e mirano a favorire l'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali e la loro interoperabilità, tenendo conto in particolare della necessità di collegare le regioni centrali dell'Unione europea, prive di sbocchi al mare, con le regioni periferiche e quelle insulari;

le reti Ten-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Al loro interno viene individuata la *core Network* (rete centrale), che è costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni;

oggi la priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto ed eliminando i colli di bottiglia esistenti;

la rete centrale è articolata in 9 corridoi principali di cui 2 corridoi Nord-Sud, 3 corridoi Est-Ovest e 4 corridoi diagonali;

quattro dei nove Corridoi Ten-T interessano l'Italia e sono: Baltico-Adriatico; Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Reno-Alpi. Questi comprendono 9 nodi ur-

bani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo), 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo-Orio al Serio, Bologna-Borgo Panigale, Cagliari-Elmas, Genova-Sestri, Napoli-Capodichino, Palermo-Punta Raisi, Torino-Caselle e Venezia-Tessera), 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia), 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Napoli), Nola, Bologna, Cervignano, Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano Smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato (Firenze), Guastalle (Livorno), Padova, Verona;

il corridoio Baltico-Adriatico nello specifico attraversa la Polonia meridionale (Slesia superiore), Vienna, Bratislava, la regione delle Alpi orientali e l'Italia settentrionale. Il tratto italiano inizia al valico del Tarvisio e si conclude a Ravenna e comprende i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;

il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia, attraversando le Alpi e toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia. I principali progetti ferroviari lungo il corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il tratto italiano comprende i collegamenti ferroviari Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača;

il corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki – La Valletta) attraversa il

Mar Baltico, la Germania, le Alpi e l'Italia. I progetti più importanti sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio attraversa l'Italia dal confine con l'Austria fino a Palermo; oltre al tunnel di base del Brennero, prevede i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta;

il corridoio Reno-Alpi (Rotterdam-Genova) attraversa la Svizzera, la Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerato di Milano. I principali progetti del corridoio sono le gallerie di base del Gottardo e del Sempione. Il tratto italiano del corridoio comprende i collegamenti ferroviari Genova-Milano-Novara, tra cui il « terzo valico alpino dei Giovi » della linea Av/Ac Milano-Genova, oltre ad una serie di interventi collegati alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Gottardo situato interamente in territorio svizzero;

secondo le stime elaborate della Commissione europea, per il periodo 2010-2030 sono necessari 1.500 miliardi di euro di investimenti nei trasporti europei per affrontare l'aumento previsto della domanda. La Commissione stima inoltre che il fabbisogno di investimenti per la realizzazione dei soli corridoi della rete centrale nel periodo 2014-2030 sia pari a più di 700 miliardi di euro per circa 2.500 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto sia nei territori sia attraverso le frontiere degli Stati membri stessi (progetti transfrontalieri);

ai fondi già stanziati direttamente dall'Unione europea per gli investimenti infrastrutturali, in questi anni per le regioni del sud Italia quali Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, sono stati previsti ulteriori risorse derivanti dal Programma operativo nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020, dai finanziamenti del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dal Fondo di rotazione nazionale, con lo scopo di investire in 3 settori strategici: infrastrutture ferroviarie, infrastrutture portuali e sistemi di trasporto intelligenti con la finalità di soste-

nere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella rete Ten-T;

il rilancio del Mezzogiorno deve passare anche attraverso l'attuazione di un concreto e organico piano infrastrutturale e della logistica che preveda, oltre al completamento delle reti Ten-T e dei corridoi trans-europei esistenti, anche la realizzazione di ulteriori reti Ten-T, che possano implementare lo sviluppo dell'area mediterranea e accelerare la ripartenza economica post-pandemica;

Rete Ferroviaria Italiana ha previsto nel contratto di programma con lo Stato un piano di investimento per circa 40 miliardi di euro al fine di sviluppare e ammodernare la rete nelle regioni del sud Italia, in modo da innalzare la capacità e le prestazioni delle infrastrutture ferroviarie del Mezzogiorno e migliorarne la connettività con l'intero Paese e l'Europa;

sulla direttrice adriatica sono già previsti alcuni interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, prioritariamente sulle tratte Bologna-Ancona, Pescara-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Lecce. Oltre agli interventi di velocizzazione sono programmati anche gli interventi di raddoppio della tratta Termoli-Lesina (in corso le attività negoziali per la realizzazione del raddoppio della sub tratta Ripalta-Lesina; in corso l'iter autorizzativo per la tratta Termoli-Ripalta) e l'*upgrading* prestazionale merci per il transito di *container high-cubes* e autostrada viaggiante, con interventi più significativi sulle gallerie del tratto tra Pescara e Ortona (interventi in fase di realizzazione);

oltre agli interventi infrastrutturali della dorsale adriatica sono previsti o in fase di progettazione ulteriori interventi per il rilancio infrastrutturale e della logistica del Mezzogiorno, tra i quali il potenziamento della rete ferroviaria dell'alta velocità tra Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Palermo-Catania e Cagliari-Sassari-Olbia. Inoltre, sono previsti nuovi collegamenti tra Battipaglia-Potenza-Metaponto e il potenziamento Taranto-Metapon-



to-Sibari-Paola e Sibari-Catanzaro-Reggio Calabria, tutti inseriti tra le priorità per il potenziamento della rete ferroviaria;

a quanto già previsto per la rete ferroviaria si aggiungono gli interventi volti alla manutenzione, all'aumento della capacità e della sostenibilità ambientale per i porti del Sud Italia, dai quali transita il 46 per cento dei traffici totali;

ad oggi risulta quindi fondamentale portare a termine il lavoro di modernizzazione della rete ferroviaria soprattutto nel Sud Italia e il completamento dei corridoi trans-europei. Inoltre, si rende necessario aggiornare alcune tratte già previste nelle reti Ten-T al fine di collegare in maniera più veloce l'Europa centrale con i porti del Sud Italia;

a partire dal 2009 è stato avviato dalla Commissione europea un ampio processo di revisione della rete Ten-T che ha condotto all'attuale configurazione della rete, con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa;

la revisione ha portato ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, attraverso l'emanazione di due nuovi regolamenti: regolamento (UE) n. 1315/2013 e regolamento (UE) n. 1316/2013;

i nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prospettano la creazione di una rete Ten-T articolata in due livelli: una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'Unione europea e l'accessibilità a tutte le regioni e una rete centrale a livello di Unione europea (da realizzarsi entro il 2030) basata su un « approccio per corridoi »;

il regolamento (UE) n. 1315-2013, che definisce una serie di orientamenti per

lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (Ten-T), disciplinando la politica dell'Unione europea in materia di infrastrutture logistiche, è nuovamente soggetto a revisione;

appare inoltre importante accelerare gli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (Ti.Bre) che potrà consentire la piena integrazione modale, con specifico riferimento al trasporto delle merci, rappresentando un ulteriore strumento di adduzione razionale di traffico merci in connessione con l'esigenza di potenziamento del trasporto merci attraverso i valichi alpini e in particolare verso il Brennero. Il Ti.Bre. rappresenta, infatti, un importante collegamento interregionale facente parte del corridoio tirrenico della rete europea Ten-T connettendo 5 regioni: Liguria e Toscana come terminali portuali del corridoio tirrenico, Emilia-Romagna (interporto di Parma), Lombardia e Veneto;

con riferimento al completamento del Corridoio Mediterraneo risulta importante l'accelerazione della realizzazione, della tratta italiana, del collegamento transfrontaliero tra Torino e Lione,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative per prevedere, in sede di revisione europea del regolamento (UE) n. 1315-2013, l'inserimento del completamento del corridoio Adriatico della rete Ten-T, attraverso il completo sviluppo infrastrutturale della dorsale adriatica fino a Lecce, che oggi si interrompe ad Ancona e riprende a Foggia, nella direttrice Napoli-Bari, posto che la realizzazione di un nuovo collegamento Ten-T Ancona-Foggia-Bari-Brindisi-Lecce avrebbe come obiettivo quello di completare il collegamento ad alta velocità tra Ancona e Lecce e inserire il porto di Brindisi tra le reti dei porti *Core*, utile per rilanciare il Sud Italia e consentire un pieno e rapido lo sviluppo dei porti di Brindisi e Taranto, garantendo, inoltre, un collegamento più rapido e diretto tra l'Europa e il Mediterraneo;

ad adottare iniziative per accelerare i lavori dell'Alta Velocità Salerno-Reggio Ca-

labria e ad avviare le opportune iniziative volte alla realizzazione, nel rispetto della tutela dell'ambiente, di un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, al fine di completare il corridoio Helsinki-La Valletta, che taglia l'Europa da Nord a Sud;

ad adottare iniziative per l'accelerazione dei lavori dell'Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, rientrante nel corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo, che collega il Nord Europa con il Sud Italia, tenendo conto che la linea ferroviaria Napoli-Bari è un asse strategico per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel Sud Italia, con tempi di percorrenza quasi dimezzati tra Napoli e Bari, collegate in sole due ore, e che permetterà di avvicinare Nord e Sud, con la previsione di un viaggio da Milano a Bari in sei ore;

ad adottare iniziative per prevedere il potenziamento dell'Alta velocità/Alta capacità della direttrice ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, già inserita quale intervento infrastrutturale nell'accordo di programma tra RFI e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e fondamentale per il collegamento tra la costa ionica e la dorsale tirrenica rientrante nel Corridoio Scandiano-Mediterraneo delle reti Ten-T;

ad adottare iniziative per prevedere la possibilità di potenziare la linea ferroviaria Roma-Torino, corridoio tirrenico, valutando la possibilità di estendere l'Av/Ac anche su tale corridoio;

ad avviare le opportune iniziative volte allo sviluppo, nel rispetto dell'ambiente, della retroportualità dei porti del Mezzogiorno, al fine di realizzare la piattaforma logistica del Sud Europa, nel Sud Italia, con lo scopo di intercettare la gran parte delle merci che transitano nel mediterraneo, considerato che in questo modo l'Italia intera potrebbe lavorare come la più grande piattaforma logistica del sud Europa di *import/export* grazie alla capacità dei porti del Nord e di quelli del Sud Italia;

ad adottare iniziative per prevedere l'implementazione del collegamento tra la città di Venezia e l'aeroporto Mestre-Vene-

zia al fine di migliorare e velocizzare i collegamenti infrastrutturali;

ad avviare le opportune iniziative al fine di migliorare il collegamento tra la città e il porto di Genova e il porto di Rotterdam, già inserito nel corridoio Ten-T Reno-Alpi, anche attraverso il rifacimento della galleria del Sempione;

ad assumere le necessarie iniziative per l'accelerazione degli interventi relativi al corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, nel quadro del complesso di interventi volti a potenziare le infrastrutture ferroviarie sull'asse trasversale Torino-Milano-Venezia-Trieste e in coerenza con le nuove connessioni ferroviarie verso il Brennero;

ad assumere le opportune iniziative per accelerare la realizzazione degli interventi relativi alla tratta italiana del collegamento transfrontaliero tra Torino e Lione, anche ponendo in essere quanto necessario per il completamento dell'integrazione di tale tratta con la restante parte della linea ferroviaria Av/Ac Torino-Milano-Venezia-Trieste, facente parte del corridoio transfrontaliero Torino - Lione;

a valutare l'opportunità di adottare iniziative per prevedere la possibilità di inserire la linea Novara-Busto Seregno nella rete Ten-T, in considerazione della strategicità di tale linea rispetto al corridoio Reno-Alpi, e della necessità di potenziare il collegamento con Malpensa Aeroporto;

a valutare l'opportunità di prevedere la possibilità di elevare la dorsale Jonica tra il Porto di Taranto e l'Aeroporto di Crotone da rete *Comprehensive* a rete *Core* in continuità con la dorsale adriatica-ionica utile per realizzare il corridoio Baltico-Adriatico-Jonico;

ad adottare iniziative affinché l'Unione europea proceda alla rivisitazione della Rete Ten-T affinché tutta la Sardegna vi sia inclusa;

ad adottare iniziative per accelerare il completamento del raddoppio della Ferrovia Pontremolese ed il suo inserimento nel Corridoio Scandiano-Mediterraneo delle

reti Ten-T entro il 2023, come più volte richiesto dai vertici regionali, dalle organizzazioni imprenditoriali e dall'Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale, in quanto infrastruttura prioritaria non solo per i porti della Spezia e di Marina di Carrara, ma anche per l'intero sistema infrastrutturale e logistico del Nord Italia, anche in relazione al completamento del corridoio Tirreno-Brennero, che interessa le regioni Liguria, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto;

ad adoperarsi per avviare, nel pieno rispetto dell'ambiente, le opportune inizia-

tive volte all'implementazione – anche alla luce dell'inserimento nella Rete Core del Porto di Civitavecchia e a seguito degli interventi programmati e parzialmente finanziati con il PNRR, come la rete ferroviaria Roma-Pescara, l'autostrada A/24 e A/25 e i porti di Ortona e Pescara – del corridoio longitudinale tra Tirreno e Adriatico, naturale corridoio logistico tra i porti abruzzesi e il porto di Civitavecchia.

(8-00146) « Rospi, D'Attis, Sozzani, De Girolamo, Pettarin ».