IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori	127
5-08233 Paita: Semplificazione e uniformazione delle procedure di assistenza per i passeggeri con disabilità nell'ambito del trasporto aereo	127
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	133
5-08234 De Girolamo: Miglioramento della viabilità della SS 67, in particolare nel tratto appenninico da Forlì al Passo del Muraglione, a tutela della sicurezza stradale	127
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	134
5-08235 Gariglio: Chiarimenti in merito all'incidente ferroviario verificatosi il 3 giugno presso Roma e alle sue ripercussioni sull'intera rete nazionale	127
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	135
5-08236 Baldelli: Emanazione dello schema di decreto sulle modalità di utilizzo degli autovelox	127
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	137
5-08237 Maccanti: Iniziative di sostegno alle imprese di trasporto marittimo, danneggiate dagli effetti della crisi russo-ucraina	128
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	138
5-08238 Tasso: Regolamentazione del settore del soccorso stradale meccanico	128
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	139
5-08239 Scagliusi: Impatto sul territorio della velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara	128
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i>	140

RELAZIONI AL PARLAMENTO:

Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Doc. LVII, n. 5, All. V (<i>Esame e rinvio</i>)	129
--	-----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del dott. Calogero Mauceri, Commissario straordinario per il collegamento tra il Terzo Valico dei Giovi e il Nodo ferroviario di Genova, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento e per la tratta italiana AC/AV Torino-Lione (Bussoleno-Avigliana, Avigliana-Orbassano, scalo di Orbassano), sullo stato di attuazione delle opere commissariate	132
---	-----

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 15 giugno 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene, da remoto, il viceministro delle infra-

strutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

5-08233 Paita: Semplificazione e uniformazione delle procedure di assistenza per i passeggeri con disabilità nell'ambito del trasporto aereo.

Lisa NOJA (IV) illustra, in qualità di cofirmataria, l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Lisa NOJA (IV), replicando, ribadisce la necessità di adozione, da parte delle istituzioni competenti, di misure e protocolli uniformi a tutte le compagnie di trasporto aereo volte a garantire i diritti riconosciuti alle persone disabili dalle norme dell'ordinamento nazionale ed europeo. Ricorda infatti come l'assenza di uniformità di disciplina in materia si traduca in ingiusti aggravii per i viaggiatori con disabilità. Accoglie quindi con soddisfazione la notizia dell'istituzione di un tavolo permanente istituzionale sulla materia e ringrazia il Governo per la disponibilità e l'attenzione dimostrata.

5-08234 De Girolamo: Miglioramento della viabilità della SS 67, in particolare nel tratto appenninico da Forlì al Passo del Muraglione, a tutela della sicurezza stradale.

Carlo Ugo DE GIROLAMO (CI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Carlo Ugo DE GIROLAMO (CI), replicando, si dichiara soddisfatto dalla risposta fornita dal rappresentante del Governo.

Ribadisce, infatti, come già da tempo la questione fosse stata rivolta all'attenzione delle istituzioni e accoglie quindi con compiacimento l'impegno del Governo volto alla convocazione di un tavolo di confronto pubblico sul tema, in quanto ritenuta fase imprescindibile al fine di avviare una seria discussione progettuale. Nel ringraziare il comitato civico, costituitosi nei territori interessati, per l'impegno e l'attenzione che ha continuato a approfondire sul tema della sicurezza stradale, rinnova il suo impegno a monitorare la questione, in attesa dell'adozione di azioni concrete.

5-08235 Gariglio: Chiarimenti in merito all'incidente ferroviario verificatosi il 3 giugno presso Roma e alle sue ripercussioni sull'intera rete nazionale.

Andrea CASU (PD) illustra, in qualità di cofirmatario, l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Andrea CASU (PD), replicando, sottolinea come sia un fatto positivo l'aumento degli investimenti nel settore del trasporto ferroviario anche se ritiene che le risorse stanziare siano tuttora insufficienti. Nel ricordare l'importanza delle risorse del PNRR finalizzate all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, ribadisce la necessità di non sprecare tale opportunità e sottolinea come sia fondamentale agire con tempestività in occasione di guasti sulla linea. Conclude ringraziando il personale del Corpo dei vigili del fuoco e quello delle ferrovie e auspica che simili incidenti non avranno più a ripetersi in futuro.

5-08236 Baldelli: Emanazione dello schema di decreto sulle modalità di utilizzo degli autovelox.

Simone BALDELLI (FI) illustra, in qualità di cofirmatario, l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Simone BALDELLI (FI), replicando, si dichiara non soddisfatto dalla risposta del rappresentante del Governo che, a suo avviso, si limiterebbe a rinviare la soluzione del problema senza porvi rimedio in via definitiva. Nel ricordare come già del 2019 potesse registrarsi la contrarietà di alcuni enti locali all'adozione del decreto, sottolinea che la competenza in merito è esclusivamente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e che gli enti locali devono giustamente essere coinvolti ma non possono costituire un fattore di blocco. Ritene quindi non più procrastinabile l'adozione del decreto e annuncia il suo intento di rivolgersi direttamente al Ministro per chiedere azioni risolutive.

5-08237 Maccanti: Iniziative di sostegno alle imprese di trasporto marittimo, danneggiate dagli effetti della crisi russo-ucraina.

Alessandro PAGANO (LEGA) illustra, in qualità di cofirmatario, l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Alessandro PAGANO (LEGA), replicando, si dichiara soddisfatto dalla risposta fornita dal rappresentante del Governo, auspicando che possa al più presto procedersi ad un corretto inquadramento del salgemma nelle categorie merceologiche oggetto di tassazione portuale. Sottolinea inoltre come il salgemma sia un prodotto a bassissimo valore aggiunto di cui la regione Sicilia è il maggiore produttore. Evidenzia quindi come l'erronea collocazione del prodotto all'interno delle tabelle relative alle tasse portuali determini un enorme danno economico per tutto il settore produttivo, rendendolo affatto competitivo rispetto agli altri produttori internazionali. Ricorda inoltre come anche l'Agenzia del Demanio, con atto protocollato, abbia sottolineato al Mi-

nistero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'erroneità della collocazione del salgemma nella categoria 6 «altre merci», che sconta la tariffa più onerosa.

5-08238 Tasso: Regolamentazione del settore del soccorso stradale meccanico.

Alessio Mattia VILLAROSA (MISTO) illustra, in qualità di cofirmatario, l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Alessio Mattia VILLAROSA (MISTO), replicando, non si ritiene affatto soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, in quanto, a suo avviso, troppo evasiva. A fronte del perdurare del problema che affligge l'intero settore del soccorso stradale, considera assolutamente vano il richiamo fatto dal rappresentante del Governo ad una legge del 2014 in materia, che, a suo avviso, sarebbe nei fatti rimasta inattuata. Ribadisce quindi il suo disappunto rispetto alla risposta ricevuta all'interrogazione di cui è cofirmatario e si rammarica del fatto che la sicurezza degli utenti e dei soccorritori non sia al centro dell'attenzione del Governo.

5-08239 Scagliusi: Impatto sul territorio della velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara.

Daniela TORTO (M5S) illustra, in qualità di cofirmataria, l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Daniela TORTO (M5S), replicando, ritiene che le iniziative intraprese dal Governo in materia vadano nella giusta direzione. Nel considerare fondamentale il bilanciamento tra la necessità di interventi infrastrutturali e gli interessi delle comunità presso le quali le opere dovranno

insistere, sottolinea l'importanza del rispetto del principio della compatibilità ambientale. Da questo punto di vista, accoglie con favore l'impegno del Governo a valutare possibili variazioni al progetto infrastrutturale e rimane in attesa di azioni concrete in tal senso.

La seduta termina alle 14.55.

RELAZIONI AL PARLAMENTO

Mercoledì 15 giugno 2022. — Presidenza del vicepresidente Diego SOZZANI.

La seduta comincia alle 14.55.

Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti. Doc. LVII, n. 5, All. V.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della relazione all'ordine del giorno.

Diego SOZZANI, *presidente*, avverte che la Relazione in titolo verrà esaminata dalla Commissione ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento, che consente anche l'eventuale approvazione di una risoluzione, per le parti di competenza.

Diego DE LORENZIS, *relatore*, ricorda che il documento reca il titolo significativo: « Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti » e, nel sottotitolo, fa riferimento alle finalità perseguite, ossia il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente.

Fa presente che il dato fondamentale che emerge dalla lettura del documento è che un obiettivo trasversale a tutte le politiche di intervento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) è il perseguimento della sostenibilità ambientale nello sviluppo delle reti infrastrutturali del Paese. Tale approccio rappresenta un cambiamento significativo di rotta, che il MIMS ha inteso impostare nel corso dell'ultimo anno, anche in linea

con le priorità politiche dell'Unione europea (*Green Deal*, pacchetto « *Fit for 55* ») e dell'ONU (*Agenda 2030*).

Osserva, peraltro, come nel documento – che si compone di tre sezioni e un'appendice contenente la sintesi del quadro normativo europeo in materia – si dia conto delle iniziative messe in campo dal MIMS nel corso dell'ultimo anno, al fine di integrare la sostenibilità nelle politiche di settore. A tal fine, ricorda che le principali direttrici dell'azione ministeriale sono state: l'attenzione allo sviluppo dell'intermodalità dei trasporti e delle cosiddette azioni « A-S-I », finalizzate cioè ad evitare viaggi sostituibili (« *Avoid* »), favorire l'uso di modalità di trasporto più efficienti (« *Shift* ») ed aumentare efficienza e sicurezza dei sistemi di trasporto (« *Improve* »); il superamento del divario infrastrutturale tra Nord e Sud del Paese; l'implementazione della qualità, dell'efficienza e della sicurezza del TPL; l'adozione di nuovi strumenti di progettazione e di Linee guida per la redazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica e per il coinvolgimento della società civile; la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti ai rischi sismici e geologici.

Considera funzionali al perseguimento delle predette finalità, da un lato, la semplificazione delle procedure amministrative e, dall'altro, la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente. L'approccio del MIMS allo sviluppo sostenibile si caratterizzerebbe, pertanto, per il suo essere integrato e multidisciplinare. Ricorda inoltre, la novità segnalata nel documento in esame – e che è stata altresì sottolineata dal Ministro Giovannini in sede di audizione presso la Commissione Trasporti – ossia l'adozione del « Piano processo »: un metodo innovativo di pianificazione, programmazione e progettazione a medio-lungo termine, che parte dal recepimento degli obiettivi posti a livello internazionale, europeo e nazionale e mira a rendere l'Italia un Paese più accessibile anche per i mercati esteri. In questo senso, sottolinea che il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), recentemente istituito

nel MIMS, fornirà un contributo rilevante nella pianificazione.

Ritiene, da questo punto di vista, fondamentali per la riuscita di tale approccio due documenti: il Piano generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ed il Documento Pluriennale di pianificazione (DPP): il primo si pone come fine ultimo il superamento del divario infrastrutturale nel Paese e si integra con i Documenti strategici settoriali, che sono piani di dettaglio relativi alle diverse modalità di trasporto, analizzate dettagliatamente nella Parte II dell'Allegato; il secondo contiene la programmazione e la selezione delle opere, i relativi progetti di fattibilità e i criteri per le valutazioni *ex post*.

Rileva inoltre come a contribuire alla qualità della pianificazione concorrano, poi: il dibattito pubblico previsto come obbligatorio per le grandi opere dal 2018, nonché l'attività della neoistituita Commissione nazionale per il dibattito pubblico; il coordinamento della programmazione nazionale con quella regionale e metropolitana; l'operato di specifiche Commissioni tematiche nominate dal MIMS, nonché la Struttura organizzativa per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI); le politiche di *mobility management* e l'azione dei relativi *manager*; infine, un'attività capillare di revisione delle scelte (*project review*) e di monitoraggio dell'attuazione degli interventi.

Segnala come l'Allegato Infrastrutture si componga di tre sezioni, nelle quali sono enunciati: le linee programmatiche di azione; gli aggiornamenti dei documenti di settore e dell'Allegato Infrastrutture del luglio 2021; una sintesi del quadro delle risorse e degli interventi prioritari. Sottolinea come siano numerosi i richiami a quanto già previsto in sede di Allegato Infrastrutture al DEF 2021, così instaurandosi una continuità operativa anche in funzione di raccordo delle politiche di settore.

Evidenzia quindi gli elementi che più specificamente concernono il futuro dell'azione del MIMS. Ricorda come, partendo dalle reti europee di trasporto TEN-T, sui quattro dei nove Corridoi che interessano l'Italia (Mediterraneo, Reno-Alpi, Baltico-

Adriatico e Scandinavo-Mediterraneo) siano state individuate oltre 500 opere da realizzare prevalentemente entro il 2030, per una stima di circa 152 miliardi di euro. Nell'attuale fase di revisione della mappa della rete TEN-T, poi, ricorda che le priorità del Paese sono: l'inclusione del porto di Civitavecchia nella rete dei porti *Core*; il completamento della dorsale adriatica; l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete di rango *Comprehensive*; la conversione delle Autostrade del Mare con vincoli meno stringenti per i porti; il riallineamento delle vie di accesso al valico del Brennero, alla Torino-Lione, nonché la Venezia-Trieste.

Ricorda come un altro tema sia il superamento del divario infrastrutturale tra il Nord e il Mezzogiorno del Paese. A tal proposito, rileva che nel documento si legge che il MIMS, con il supporto dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, ha effettuato una ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle infrastrutture appartenenti ai quattro settori interessati dall'iniziativa (idrico, istruzione, sanità, trasporti) e che, per la realizzazione degli interventi necessari, potrà avvalersi delle risorse stanziare nel Fondo perequativo infrastrutturale, che ha una dotazione complessiva di 4.600 milioni di euro per gli anni dal 2022 al 2033.

Quanto agli strumenti di pianificazione, segnala che per il 2022 è stabilito il raggiungimento di 7 traguardi (4 riforme e 3 investimenti) nell'ambito del PNRR. Di questi, alla data del 31 marzo 2022 risultano raggiunti due traguardi (in scadenza entro il primo trimestre) e una *milestone* (in scadenza a dicembre), rispettivamente: M2C4-27 Riforma 4.1 – Semplificazione normativa e rafforzamento della *governance* per investimenti nelle infrastrutture di approvvigionamento idrico; M5C2-19 Investimento 2.3 – Programma innovativo per la qualità dell'abitare; M3C2-1 Riforma 1.1 – Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica in ambito portuale.

In generale, al fine di seguire l'attuazione del piano, ricorda che nei prossimi mesi sarà pienamente operativa e a disposizione del MIMS la piattaforma informa-

tiva, sviluppata *in-house*, che prevede meccanismi di *early warning* per avvisare con congruo anticipo dell'avvicinarsi della scadenza prevista per ogni singola sottofase, nonché la pubblicazione dei dati principali e dei relativi *key performance indicators* (KPI) in modalità aperta al fine di garantire trasparenza, condivisione e partecipazione dei cittadini e delle imprese.

Segnala, inoltre, che il documento fa riferimento alle Linee guida di indirizzo strategico predisposte dal MIMS ai fini della ripartizione delle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021-2027 (FSC). Ricorda che sulla base di tali Linee guida, il CIPESS ha adottato la delibera n. 1 del 2022, che ripartisce 4,680 miliardi di euro per l'area tematica « Mobilità e infrastrutture sostenibili ».

Con riferimento alla mobilità ferroviaria, segnala che è in fase di approvazione il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria, sul quale ricorda che la Commissione Trasporti ha espresso parere nel marzo 2022.

Sottolinea come entro la fine di quest'anno dovranno essere realizzate, nell'ambito del Piano nazionale del *cold ironing*, le infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio (M3C2-4). Evidenzia, quindi, che nell'Allegato Infrastrutture si segnala che il 16 marzo 2022 il MIMS ha approvato il nuovo Programma Nazionale della Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali, nell'ottica del miglioramento della sicurezza dell'intero ciclo delle operazioni commerciali, sia riguardo alla nave, sia all'interfaccia nave/porto.

Si sofferma, dunque, sullo sviluppo dei servizi digitali alla mobilità e in particolare al progetto PNRR « *MaaS for Italy* » (riconducibile all'interno della Componente M1C1 – Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA), dal valore di 40 milioni di euro. Ricorda che il 23 febbraio 2022 è stata pubblicata la graduatoria definitiva per il primo *step* attuativo del progetto e saranno le città di Milano, Roma e Napoli ad adottare per prime il servizio nazionale di « *Data Sharing and Service Repository Facilities* » (DS&SRF). Rileva, inoltre, che esse ospiteranno un laboratorio di sperimentazione

(*Living Lab – Cooperative, connected and automated mobility*) per testare soluzioni innovative di trasporto locale.

Quanto ai programmi per l'abitare sostenibile, evidenzia che il documento riporta, da un lato, che in data 4 febbraio 2022 è stata presentata al Parlamento la relazione annuale che descrive lo stato di avanzamento del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQuA) al 31 dicembre 2021 e, dall'altro, che il MIMS, d'intesa con il Dipartimento « Casa Italia », ha approvato i provvedimenti regionali pervenuti entro il 15 gennaio 2022 relativi all'attuazione del Programma « Sicuro, verde e sociale: riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica » (programma ERP), definito e finanziato dal Piano nazionale complementare (PNC) al PNRR.

Al riguardo, segnala che è attualmente in corso di esame presso la 13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) del Senato il nuovo testo unificato dei disegni di legge presentati in materia di rigenerazione urbana, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzeramento del consumo di suolo netto entro il 2050.

Da ultimo, riferisce sinteticamente sugli interventi individuati come prioritari nella Parte III dell'Allegato: il miglioramento dell'interconnessione degli aeroporti con le reti di trasporto e lo sviluppo del *cargo* aereo italiano, in particolare negli scali di Milano Malpensa e Roma Fiumicino, nonché il miglioramento dei servizi al passeggero all'interno dei *terminal*, in particolare negli scali di Venezia, Bergamo Orio al Serio, Verona, Roma-Fiumicino, Pisa e Milano Linate; l'adeguamento della SS 106 Jonica nel tratto ricadente in regione Calabria; l'adeguamento funzionale delle strade di accesso e di collegamento alle aree dei crateri sismici 2009 e 2016, a partire dalla SS4 Salaria; interventi di miglioramento e/o adeguamento di dighe già in funzione oppure completamento delle dighe incomplete; opere di adduzione primaria dalle sorgenti dal Peschiera, per l'approvvigionamento idrico della città di Roma; il completamento delle infrastrutture di derivazione della diga di Campolattaro; la realizzazione di un nuovo acquedotto potabile in

Piemonte (Valle dell'Orco) e il ripristino della diga di Abate Alonia in Basilicata.

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

La seduta termina alle 15.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 15 giugno 2022.

Audizione del dott. Calogero Mauceri, Commissario straordinario per il collegamento tra il Terzo Valico dei Giovi e il Nodo ferroviario di Genova, per la progettazione del nuovo centro merci di Alessandria Smistamento e per la tratta italiana AC/AV Torino-Lione (Bussoleno-Avigliana, Avigliana-Orbassano, scalo di Orbassano), sullo stato di attuazione delle opere commissariate.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.55.

ALLEGATO 1

5-08233 Paita: Semplificazione e uniformazione delle procedure di assistenza per i passeggeri con disabilità nell'ambito del trasporto aereo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha rappresentato che la dottoranda Paola Tricomi potrà regolarmente prendere il volo Ryanair da Catania per Pisa il 30 giugno prossimo per discutere la tesi.

I due ventilatori polmonari e la macchina per la tosse potranno essere portati a bordo e utilizzati quali ausili alla respirazione.

La compagnia irlandese, immediatamente interpellata da ENAC, ha comunicato che l'informazione fornita alla dottoressa Tricomi è stata determinata da un'erronea interpretazione da parte dell'operatore in ordine al modello dei dispositivi polmonari segnalati dalla passeggera, che inizialmente erano stati ammessi in cabina a condizione che fossero spenti e, pertanto, conseguenza di un disagio.

Più in generale, ENAC ha rappresentato che, ai fini della sicurezza del volo, per il trasporto e l'utilizzazione a bordo di un dispositivo portatile concentratore di ossigeno (P.O.C.) è indispensabile che il pas-

seggero si assicuri che lo stesso sia del tipo consentito, informi l'operatore aereo al momento della prenotazione del volo e disponga di una attestazione medica sulla necessità di utilizzare un POC a bordo dell'aeromobile.

L'ENAC ha già avviato interlocuzioni con le principali compagnie aeree stabilite e operanti in Italia al fine di inserire nella Carta dei Servizi un'apposita sezione dedicata ai passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità.

Inoltre, in data 24 maggio u.s., presso ENAC si è svolto un *workshop* dal titolo « P.R.M. – Per riuscire meglio », al quale ha partecipato, tra gli altri, il Ministro per le disabilità. In tale occasione l'ENAC ha proposto l'istituzione di un Tavolo Tecnico Permanente per la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità e a ridotta mobilità che si insedierà ufficialmente il 19 luglio 2022 e al quale parteciperanno i rappresentanti dei gestori, vettori, associazioni dei passeggeri con disabilità, PRM e IATA.

ALLEGATO 2

5-08234 De Girolamo: Miglioramento della viabilità della SS 67, in particolare nel tratto appenninico da Forlì al Passo del Muraglione, a tutela della sicurezza stradale.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In merito all'ammodernamento della SS 67, la società ANAS ha comunicato di aver stipulato, in data 2 novembre 2021, con la Regione Emilia-Romagna apposita convenzione, recante la regolamentazione delle attività e delle modalità di realizzazione di alcuni interventi ritenuti essenziali.

Tra gli interventi di manutenzione previsti (alcuni dei quali ultimati, altri in corso ed altri in fase di attivazione), rientra anche l'ammodernamento del tratto stradale tra Forlì e Ravenna, per il quale ANAS ha già avviato la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica, che segue in prima persona anche in forza delle segnalazioni provenienti dal territorio.

Quanto all'ammodernamento del tratto che va da Forlì al Passo del Muraglione, la società ANAS ha già avviato gli studi preliminari necessari per l'individuazione e la conseguente realizzazione degli interventi più idonei per fluidificare la viabilità delle vallate, ridurre il rischio stradale e favorire lo sviluppo dei comuni attraversati da questa arteria, in linea con quanto auspicato dall'onorevole interrogante.

Inoltre, assicuro l'impegno ad attivare quanto prima, per il tramite di ANAS, un tavolo di confronto pubblico che coinvolga il Comitato civico e tutte le istituzioni regionali e locali interessate.

ALLEGATO 3

5-08235 Gariglio: Chiarimenti in merito all'incidente ferroviario verificatosi il 3 giugno presso Roma e alle sue ripercussioni sull'intera rete nazionale.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Innanzitutto mi sento di condividere le preoccupazioni espresse dall'onorevole interrogante.

In merito allo svio del locomotore di coda del treno Frecciarossa 9311 durante il transito nella stazione di Roma Prenestina, verificatosi il 3 giugno u.s., il Gruppo Ferrovie dello Stato ha rappresentato di aver immediatamente dato esecuzione al piano di emergenza per assicurare le necessarie condizioni di sicurezza e per assistere i viaggiatori e il personale viaggiante.

In particolare, sono state prontamente allertate e impiegate le squadre di Rete Ferroviaria Italiana, quelle dei Vigili del Fuoco e della Protezione Civile per il trasbordo dei viaggiatori, oltre ad aver attivato i centri operativi centrali e territoriali interessati e la sala operativa nazionale di RFI per il coordinamento delle diverse attività.

Dopo aver verificato le necessarie condizioni di sicurezza, i tecnici di RFI e i Vigili del Fuoco hanno evacuato la zona dell'incidente e soccorso i circa 220 viaggiatori del treno 9311 coadiuvandone la discesa dal treno e scortandoli lungo la linea fino alla vicina fermata di Palmiro Togliatti, dove sono stati accolti dal personale di assistenza alla clientela di Trenitalia che li ha successivamente riprotetti su taxi e su autobus.

Quanto alla linea AV Roma-Napoli, i tecnici di RFI hanno potuto avviare i lavori di ripristino dell'infrastruttura nel pomeriggio del giorno 5 giugno, a seguito del dissequestro della tratta da parte dell'Autorità Giudiziaria, mentre la parte occupata dal convoglio è stata liberata il 6

giugno, alle ore 20.30 circa, dopo il recupero del locomotore.

La linea AV Roma-Napoli è stata quindi riattivata all'esercizio il giorno 7 alle ore 14.30.

In merito alla disponibilità infrastrutturale e alle strategie adottate per la gestione della circolazione e del supporto ai viaggiatori nel periodo di interruzione della tratta Roma Prenestina-Posto Movimento Salone, la circolazione dei treni AV è stata gestita deviando i treni sulle due linee storiche che collegano Roma con Napoli.

Complessivamente circa 2.060 treni sono stati interessati da deviazioni, cancellazioni, limitazioni e ritardi.

In particolare, il traffico dei treni AV deviato sulle linee convenzionali si è andato a sommare a quello programmato del trasporto regionale e degli Intercity.

Nelle giornate del 6 e del 7 giugno l'offerta commerciale dei treni è stata quindi rimodulata bilanciando le esigenze del trasporto ferroviario regionale, con particolare attenzione alla fascia pendolare, e quelle dell'alta velocità per minimizzare le inevitabili interferenze tra i due flussi percorrenti le medesime tratte.

A seguito della cancellazione del 20 per cento circa dei treni AV programmati sulla direttrice Roma-Napoli, Trenitalia ha messo a disposizione dei clienti oltre 300 corse al giorno di autobus sostitutivi.

Infine, il Gruppo Ferrovie dello Stato rappresenta che tutti i binari e i deviatori delle linee ferroviarie sono periodicamente monitorati dal personale specializzato di RFI con mezzi diagnostici e secondo spe-

cifiche procedure previste dal proprio *Sistema di gestione della sicurezza*, che disciplina anche le procedure relative alla pianificazione di tipo pluriennale degli interventi manutentivi.

Al riguardo, il Gruppo evidenzia che gli investimenti per interventi di manutenzione straordinaria armamento nell'ultimo quadriennio sono stati incrementati di oltre il 15 per cento.

ALLEGATO 4

5-08236 Baldelli: Emanazione dello schema di decreto sulle modalità di utilizzo degli autovelox.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito allo stato dell'*iter* di adozione del decreto sulle modalità di utilizzo dei dispositivi per il rilevamento delle infrazioni ai limiti di velocità – previsto dall'articolo 25, comma 2, della legge n. 120 del 2010, – rappresento che prosegue l'attività di finalizzazione della bozza di decreto in parola, che potrà essere sottoposta alla valutazione della Conferenza Stato – città e autonomie locali una volta ultimato il

confronto con tutti gli enti interessati ed acquisiti i relativi contributi.

Mi rendo conto che la risposta può risultare insoddisfacente ma è bene chiarire che la definizione dei contenuti del decreto in parola non coinvolge esclusivamente il Ministero ma anche gli enti locali con i quali sono tuttora in corso gli approfondimenti per addivenire ad un testo condiviso da sottoporre alla competente Conferenza.

ALLEGATO 5

5-08237 Maccanti: Iniziative di sostegno alle imprese di trasporto marittimo, danneggiate dagli effetti della crisi russo-ucraina.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Innanzitutto ringrazio gli onorevoli interroganti per aver posto all'attenzione della Commissione e del Governo il tema oggetto di interrogazione.

In merito alle iniziative per inquadrare il salagma relativamente alla tassa portuale di imbarco e di sbarco delle merci nella categoria 1 anziché nella 6, mi preme evidenziare che sono in corso approfondimenti con le Autorità di sistema portuali

per una eventuale revisione delle categorie merceologiche di cui alla tabella delle aliquote per il calcolo della tassa de qua prevista dall'articolo 2, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 2009, proprio nel senso auspicato dagli onorevoli interroganti, e condiviso dal sottoscritto. Conto, a breve, di poter aggiornare favorevolmente la Commissione con gli esiti degli approfondimenti in corso.

ALLEGATO 6

5-08238 Tasso: Regolamentazione del settore del soccorso stradale meccanico.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per attività di soccorso stradale di veicoli si intende l'attività di assistenza agli automobilisti in difficoltà per avaria o incidente, finalizzata al recupero e al trasporto del veicolo fino al più vicino deposito, ovvero in luogo dove sia possibile custodire lo stesso o intervenire per le eventuali riparazioni.

La Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali ha rappresentato che tale servizio è libero lungo i tratti stradali non identificati come autostrade o strade extraurbane principali e, in questo caso, la scelta dell'operatore per il soccorso è autonoma.

Sulle autostrade e sui raccordi autostradali, le attività di soccorso possono essere affidate in concessione dall'ente proprietario a soggetti autorizzati all'esercizio delle attività di autoriparazione di cui alla legge n. 122 del 1992, come previsto dall'articolo 374 del Regolamento di attuazione del Codice della Strada.

Le autorizzazioni all'espletamento delle attività di soccorso meccanico sulla rete di competenza sono rilasciate dall'ente proprietario, sulla base di criteri non discriminatori e non in esclusiva, a organizzazioni in possesso dei requisiti tecnici (dotazione di mezzi per il soccorso sia dei veicoli leggeri che quelli pesanti oltre che una distribuzione omogenea e capillare sul territorio) ed amministrativi, a condizione che possano garantire il servizio, con continuità, attraverso officine gestite diretta-

mente o convenzionate, nelle modalità previste dal decreto ministeriale del 24 maggio 1999.

I relativi rapporti commerciali e le convenzioni tra le singole officine e le organizzazioni autorizzate all'espletamento del soccorso meccanico esulano dalle competenze dell'ente proprietario della strada o del concessionario autostradale.

Sulle autostrade non a pedaggio gli utenti, in caso di emergenza, possono rivolgersi direttamente ad operatori convenzionati con le proprie assicurazioni, le cui capacità tecnico-operative non sono verificate a priori, mentre nella rete a pedaggio l'ingresso dei mezzi di soccorso e lo svolgimento del servizio sono riservati esclusivamente agli operatori autorizzati.

Sul tema delle tariffe, al fine di tutelare l'utenza, per gli operatori autorizzati al soccorso stradale è prevista una tariffa massima definita all'interno del disciplinare tecnico allegato alle convenzioni che le organizzazioni che gestiscono i servizi di soccorso firmano con i gestori autostradali.

Quanto alla costituzione di un Albo – questione già oggetto di attenzione da parte del legislatore con il disegno di legge n. 1435 del 2014, che prevedeva, tra l'altro, l'istituzione dell'albo nazionale dei soccorritori stradali al quale tutte le imprese che avessero inteso esercitare attività di soccorso stradale sarebbero state tenute ad iscriversi – assicuro la disponibilità mia e dei competenti uffici del MIMS ad approfondire eventuali nuove iniziative in tal senso.

ALLEGATO 7

5-08239 Scagliusi: Impatto sul territorio della velocizzazione della linea ferroviaria Roma-Pescara.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara si suddivide in 2 sub tratte: Interporto d'Abruzzo-Roma e Pescara-Interporto d'Abruzzo.

Attualmente, per la prima sub tratta sono previsti il lotto 1 tratta Interporto d'Abruzzo-Manoppello e il lotto 2 tratta Manoppello-Scafa.

La sub tratta Pescara-Interporto d'Abruzzo è suddivisa in tre lotti: lotto 1 tratta Pescara Porta Nuova-San Giovanni Teatino, lotto 2 tratta San Giovanni Teatino-Chieti e lotto 3 tratta Chieti-Interporto D'Abruzzo.

In merito alle preoccupazioni dei sindaci delle città interessate dalla realizzazione del raddoppio della ferrovia Pescara-Roma, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha rappresentato quanto segue.

Per i due lotti della prima sub tratta, ovvero Interporto d'Abruzzo-Manoppello e Manoppello-Scafa, le comunità interessate hanno manifestato le proprie esigenze relative alle varianti al tracciato, alla viabilità, alla mobilità, agli espropri e alle mitigazioni nell'ambito del dibattito pubblico.

In particolare, sono state approfondite possibili varianti di tracciato alternative al progetto di RFI, tra cui quella presentata dai comuni di Chieti e Manoppello, denominata *Variante dei cittadini*. I risultati degli approfondimenti svolti da RFI in merito a detta proposta hanno evidenziato criticità di natura idraulica (tracciato in area potenzialmente esondabile) e vincolistica (interferenze autostradali e con metanodotti).

Anche il tema della viabilità di progetto e più in generale della mobilità ha assunto grande importanza nel dibattito pubblico ed ha coinvolto varie tipologie di partecipanti: attori istituzionali, esperti e semplici cittadini. Tra l'altro è emersa una diffusa esigenza di progettazione della viabilità a

scala comunale o di quartiere, sia per ovviare ad alcune criticità già presenti sul territorio, sia per accompagnare l'opera con interventi di riqualificazione urbana.

I tavoli tecnici sulla viabilità veicolare, sul trasporto pubblico e sulla mobilità ciclopedonale hanno permesso ai progettisti di comprendere le criticità manifestate e di cogliere le possibili soluzioni, ora allo studio.

Quanto agli espropri, il progetto di fattibilità tecnico economica sarà suscettibile di possibili variazioni e scostamenti a vantaggio dei territori attraversati dalla linea.

Per i predetti lotti si è concluso l'iter del dibattito pubblico – nell'ambito del quale il Commissario straordinario nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021 ha incontrato le amministrazioni coinvolte affiancando il coordinatore del dibattito pubblico nell'ascolto delle esigenze del territorio – ed è stato acquisito parere positivo dal Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Attualmente sono in corso l'iter di Valutazione di Impatto Ambientale, la Verifica Preventiva di Interesse Archeologico e la Conferenza dei Servizi, nell'ambito della quale saranno valutate le richieste contenute nella relazione conclusiva del dibattito pubblico, unitamente ad eventuali altre osservazioni che gli enti convocati vorranno formulare.

Quanto ai tre lotti della sub tratta Pescara-Interporto d'Abruzzo, RFI ha avviato da tempo interlocuzioni con gli enti interessati, in particolare con il comune di San Giovanni Teatino e di Chieti, in merito alle demolizioni di manufatti, agli espropri, all'inserimento dell'opera nel contesto urbano e alle possibili interferenze con le viabilità esistenti.

Più in particolare, sulla proposta alternativa del comune di San Giovanni Teatino per l'interramento del futuro raddoppio ferroviario nella zona di Corso Italia, il Commissario straordinario ha promosso lo svolgimento di sopralluoghi e prosegue ora l'approfondimento degli aspetti

di natura funzionale con i tecnici di detto comune.

Anche per questi lotti, sarà a breve avviato il dibattito pubblico sulla base del progetto di fattibilità tecnica economica, così da poter meglio cogliere i bisogni delle comunità interessate e valutare i contributi provenienti dai diversi territori.