

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 643-bis-A

ALLEGATO 3

ORDINI DEL GIORNO DELLE COMMISSIONI PERMANENTI

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(GIORGETTI)

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023
e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025

Presentato il 29 novembre 2022

(Testo risultante dallo stralcio, disposto dal Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 120, comma 2, del Regolamento, e comunicato all'Assemblea il 1° dicembre 2022, degli articoli 109 e 153, comma 9)

(Relatori per la maggioranza: **COMAROLI**,
PELLA e **TRANCASSINI**)

PAGINA BIANCA

ALLEGATO 3

**ORDINI DEL GIORNO ACCOLTI DAL GOVERNO
O APPROVATI DALLE COMMISSIONI PERMANENTI**

PAGINA BIANCA

INDICE

**ORDINI DEL GIORNO PRESENTATI PRESSO LE COMMISSIONI PERMANENTI,
AI SENSI DELL'ARTICOLO 122, COMMI 1 E 2, DEL REGOLAMENTO, E ACCOLTI
DAL GOVERNO O APPROVATI**

IX COMMISSIONE PERMANENTE	Pag.	7
<i>(Trasporti, poste e telecomunicazioni)</i>		
(per le parti di competenza)		

PAGINA BIANCA

IX COMMISSIONE PERMANENTE
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

PAGINA BIANCA

IX COMMISSIONE PERMANENTE
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

La Camera,

premessi che:

nel 2017 è stato costituito il Comitato Trenitalia nuorese, dando avvio a una petizione popolare finalizzata all'istituzione del servizio ferroviario veloce per Nuoro e provincia;

in pochi giorni, l'iniziativa ha registrato oltre 5.000 adesioni, destinate a crescere ancora, e, in data 6 giugno 2017, il testo della petizione, congiuntamente alla richiesta di distribuzione delle risorse che spettano alla provincia di Nuoro, è stato inviato, a mezzo posta elettronica certificata, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, oltre che al competente assessorato regionale nonché alla società Trenitalia Spa e all'Azienda regionale sarda trasporti (ARST);

il suindicato Comitato ha sottolineato la necessità di incentivare l'uso dei mezzi pubblici anche al fine di raggiungere una maggiore sostenibilità ambientale, limitando il traffico privato;

Nuoro è uno dei pochi capoluoghi di provincia sprovvisto di un qualsiasi servizio ferroviario, benché, soprattutto in ragione della morfologia del suo territorio provinciale e delle condizioni precarie delle strade extraurbane, necessiti di questa infrastruttura;

il servizio ferroviario permetterebbe di porre fine all'isolamento dal resto della regione, garantendo ai cittadini, agli imprenditori e ai lavoratori, nonché ai turisti, un adeguato collegamento della città con i porti e gli aeroporti;

la Sardegna, già in passato, ha subito pesanti tagli agli investimenti sul trasporto ferroviario e, oltretutto, non esiste nessuna

Accolto dal Governo

linea ferroviaria che colleghi il territorio di Abbasanta con quello di Olbia, tagliando fuori le zone del Nuorese e dell'Ogliastra dai collegamenti in questione per persone e merci;

la mancanza di tale infrastruttura rappresenta una delle concause dello spopolamento delle zone interne, nonché del grave ritardo di sviluppo economico di quei territori;

l'articolo 16 della Costituzione sancisce il diritto di ogni cittadino alla mobilità e alla libertà di movimento;

il 23 settembre 2022 si è svolta a Nuoro la manifestazione popolare indetta dal Comitato Trenitalia nuorese a cui hanno partecipato esperti di mobilità, associazioni, sindacati, imprenditori, sindaci e tantissimi cittadini, i quali hanno chiesto a gran voce la cessione della linea Nuoro-Macomer dalla regione alla società Rete ferroviaria italiana, affinché la stessa linea venga trasformata in una infrastruttura moderna e veloce;

data la possibilità, concessa a tutte le istituzioni, compresa l'università, di partecipare alla redazione delle schede PNRR (si confronti il discorso del Presidente della regione nell'aula del Consiglio regionale della Sardegna del 25 marzo 2021), la facoltà di ingegneria dell'università di Cagliari ha preparato e messo a disposizione la scheda tecnica SaRNet;

detta scheda tecnica PNRR infrastrutture e ferrovie Missione 3 è distinta in tre sezioni blocchi: la prima sezione prevede la trasformazione della Nuoro Prato Sardo – Macomer con innesto a Borore; la seconda prevede una metropolitana di superficie da Nuoro sino al centro del capoluogo; la terza sezione un nuovo collegamento da Nuoro Prato Sardo a Olbia con 6 fermate a Sologo, Siniscola, Budoni, San Teodoro, Porto San Paolo e Aeroporto di Olbia;

la scheda PNRR infrastrutture, già nella prima sezione/blocco, prevede la cessione della linea ferroviaria Nuoro-Macomer dalla regione Sardegna alla società Rete ferroviaria italiana nonché la trasfor-

mazione della linea esistente Nuoro-Macomer in linea di interesse nazionale sino a Birori e da Birori una nuova bretella di 4 km sino a Borore (dove passa la linea nazionale FS Cagliari, Golfo Aranci e Porto Torres, Carbonia e Iglesias);

la scheda in buona sostanza connette tra loro tutti i capoluoghi sardi con porti e aeroporti in un'unica rete a scartamento ordinario, è inclusiva del capoluogo barbaricino e di tutti i paesi vicini, da sempre esclusi dalla rete nazionale, e consente a tutti i sardi e a chi transita in Sardegna di spostarsi su rotaia con tempi competitivi (Cagliari-Nuoro e viceversa 2 ore; aeroporto Elmas-Nuoro e viceversa 1 ora e 50 minuti, Oristano-Nuoro e viceversa in 1 ora, e con tempi sempre più competitivi con Sassari e Olbia, Carbonia e Iglesias);

la suindicata scheda è stata inviata dall'Assessorato regionale dei trasporti al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) il 27 aprile 2021;

il 5 gennaio 2022 il Documento strategico nazionale mobilità passeggeri e merci (DSMF) pubblicato dal MIMS includeva il collegamento Nuoro-Olbia come principale studio nazionale di fattibilità in corso;

nella Camera Alta della Repubblica, nell'ambito dell'affare n. 1093, veniva portato all'attenzione della Commissione lavori pubblici il mancato collegamento di Nuoro – unico capoluogo italiano – alla rete nazionale a scartamento ordinario e illustrata la scheda SaRNet, venivano inoltre auditi il portavoce del Comitato Trentitalia nuorese Claudio Solinas e il docente professor Gianfranco Fancello in data 29 marzo 2022, il sindaco di Nuoro in data 12 aprile 2022, il Presidente della regione in data 17 maggio 2022;

il 16 maggio 2022 veniva pubblicato il piano industriale 2022-2031 del gruppo Ferrovie dello Stato che prevede 190 miliardi da investire per uno sviluppo sostenibile di infrastrutture e mobilità a servizio del Paese;

il piano industriale FS e investimenti e anche il PNRR escludono tuttavia

Nuoro da qualsiasi risorsa sino al 2031, mentre accolgono gran parte delle schede ferrovie PNRR presentate dalla regione Sardegna;

a luglio 2022 Rete ferroviaria italiana chiudeva lo studio di fattibilità sulla Nuoro-Olbia affermando che « (...) il nuovo collegamento può essere valutato in un più ampio contesto che presupponga la riqualificazione della tratta Nuoro-Macomer, attualmente gestita da ARST, coerentemente agli standard di riferimento stabiliti da RFI »;

il 26 ottobre 2022 è stata approvata, all'unanimità, dal Consiglio regionale della Sardegna, una mozione (n. 615/21) che ha impegnato la regione a cedere la proprietà e la gestione della linea Nuoro-Macomer alla società Rete ferroviaria italiana (RFI) per la sua riqualificazione in linea di interesse nazionale, a scartamento ordinario, elettrificata, telecomandata e a dare corso a quanto assolutamente necessario, indispensabile e urgente affinché l'area vasta della provincia di Nuoro possa beneficiare della quota che le compete del PNRR infrastrutture e trasporti Missione 3;

con la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica, si è previsto che « le nuove linee ferroviarie regionali a scartamento ordinario interconnesse con la rete nazionale, che assicurano un diretto collegamento con le città metropolitane e per le quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sia stata ancora autorizzata la messa in servizio, previa intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione interessata, assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e sono trasferite a titolo gratuito, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31

ottobre 2000. Agli interventi per la manutenzione e l'eventuale potenziamento della linea si provvede secondo le modalità e con le risorse previste nei Contratti di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112 »,

impegna il Governo:

ad adottare ogni opportuna iniziativa al fine del raggiungimento dell'intesa per il trasferimento, a titolo gratuito, della linea Nuoro-Macomer alla società Rete ferroviaria italiana, che ne assumerà la gestione per la manutenzione, il potenziamento, la sua riqualificazione in linea di interesse nazionale, al fine di sottrarre l'area vasta della provincia di Nuoro dall'isolamento ferroviario, al fine di promuovere l'esercizio della mobilità dei sardi e di chi transita in Sardegna, lo sviluppo, la crescita economico sociale, ponendo un argine allo spopolamento.

0/643-bis/IX/1. Deidda, Polo, Mura, Lampis, Pittalis, Gaetana Russo, Frijia, Longi, Ruspandini, Raimondo, Cangiano, Baldelli.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19PDL0016000