

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### SEDE REFERENTE:

Legge quadro in materia di interporti. C. 703 Rotelli (*Esame e rinvio*) ..... 23

#### INTERROGAZIONI:

5-00312 Morfino: Completamento del sistema tramviario di Palermo ..... 27

*ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)* ..... 29

5-00410 Ghirra: Realizzazione della ferrovia a scartamento ordinario che colleghi Nuoro alla rete ferroviaria sarda ..... 27

*ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)* ..... 30

5-00422 Ghio: Tutela della sicurezza dei lavoratori in ambito portuale ..... 28

*ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)* ..... 31

#### SEDE REFERENTE

Giovedì 9 marzo 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

#### La seduta comincia alle 13.45.

#### Legge quadro in materia di interporti.

#### C. 703 Rotelli.

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Andrea CAROPPO (FI-PPE), *relatore*, fa presente che la proposta in esame riprende un'altra già presentata dal collega Rotelli

nel corso della passata legislatura, peraltro arrivata a uno stadio piuttosto avanzato del proprio *iter*. Essa interviene su una legge quadro ormai piuttosto datata, la n. 240 del 1990, che pure aveva consentito al nostro sistema di intermodalità di vivere una fase di intenso sviluppo, e che tuttavia appare ormai necessario riformare.

Rileva poi come sulla proposta vi sia un sostanziale consenso della gran parte dei portatori di interesse e che occorrerà comprendere se il ciclo di audizioni già tenuto sia sufficiente o se occorrerà integrarlo con nuovi approfondimenti. Anche la normativa europea, dopo il Libro bianco del 2011, non ha subito particolari modifiche, e quindi la proposta C. 703 appare assolutamente attuale e rappresenta un ottimo punto di partenza su cui iniziare un fruttuoso confronto.

La proposta di legge Rotelli C. 703 introduce una nuova disciplina quadro in materia di interporti, che sostituisce quella attualmente contenuta nella legge 4 agosto 1990, n. 240, che necessita di un aggiorna-

mento, anche in relazione allo sviluppo intervenuto in questi anni con la realizzazione dei corridoi europei e dei relativi nodi intermodali.

Ricorda che gli interporti costituiscono, insieme ai porti e ai *terminal* intermodali, uno dei cosiddetti « nodi intermodali », ossia infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti. Si tratta di strutture complesse, che sono in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti.

Come evidenziato nella relazione illustrativa, la proposta di una nuova disciplina organica persegue dunque l'obiettivo di incrementare e potenziare, in maniera ampia e proficua, l'organizzazione e il coordinamento delle attività interportuali.

Secondo i dati del documento strategico della mobilità stradale 2022-2026, la rete di interporti è composta da 26 scali intermodali (di cui 23 inseriti nelle reti TEN-T), il cui operato coinvolge 1.200 aziende di trasporto, generando un transito giornaliero di mezzi pesanti (in ingresso e in uscita) di 25 mila unità. Le attività si svolgono su aree di 32 milioni di metri quadrati di servizi logistici, 3 milioni di metri quadrati di *terminal* e 5 milioni di metri quadrati di magazzini. Nel 2021 gli interporti italiani hanno movimentato oltre 50 mila treni intermodali e 1,2 milioni di unità di trasporto intermodale (UTI), di cui: 476 mila *container*, 445 mila casse mobili, 472 mila semirimorchi e 7.500 tramite « autostrade viaggianti » (Ro-La). Il tutto corrisponde a circa 70 milioni di tonnellate di merci movimentate. Gli interporti italiani hanno raggiunto posizioni di primo piano in Europa: sono infatti sei le realtà italiane presenti nella lista dei primi 14 interporti « strategicamente più importanti » del continente. Nell'ordine, si tratta di Quadrante Europa Verona (secondo posto), Parma (settimo), Bologna (ottavo), Padova (decimo), Nola (undicesimo) e Torino (quattordicesimo). L'ampia presenza degli interporti italiani ai vertici della classifica europea, dimostra che tali infrastrutture possono essere considerate un vantaggio competi-

tivo che l'Italia può giocare nei confronti dei concorrenti europei più importanti.

Procedendo all'illustrazione del contenuto delle singole disposizioni del provvedimento, l'articolo 1 individua l'ambito di applicazione della legge quadro, individuandone i principi fondamentali nell'ambito delle materie di legislazione concorrente « porti e aeroporti civili » e « grandi reti di trasporto e navigazione » (articolo 117, terzo comma, Cost.).

Esso individua le finalità della legge, volta a: favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza dei flussi logistici, valorizzando la rete esistente degli interporti; sostenere, in coerenza il Piano nazionale della portualità e della logistica, la realizzazione coordinata dei corridoi intermodali nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti, in una prospettiva di sviluppo e di connessione tra le reti infrastrutturali in ambito nazionale ed europeo; razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto; contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica e promuoverne la sostenibilità.

L'interporto viene poi definito come « il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici, in ogni caso comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione ». Rispetto all'attuale definizione recata dall'articolo 1 della legge n. 240 del 1990, viene in rilievo la rilevanza nazionale dell'interporto, la gestione in forma imprenditoriale dello stesso e la finalità di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici.

Viene ribadito il carattere di infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale degli interporti, la cui rete costituisce una delle infrastrutture fondamentali per il sistema nazionale dei trasporti ed è strettamente pertinente al perseguimento di interessi pubblici di rilievo generale.

L'articolo 2 introduce il principio della programmazione degli interporti, attraverso lo strumento del Piano generale per l'intermodalità e a tal fine prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provveda entro un anno, con uno o più decreti, alla ricognizione degli interporti già esistenti e di quelli in corso di realizzazione, in modo da poter poi procedere alla redazione di un Piano generale per l'intermodalità.

Il Piano generale per l'intermodalità dovrà essere approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da trasmettere alle Camere per il parere delle Commissioni parlamentari competenti.

Il comma 4 prevede anche la possibilità che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provveda all'individuazione di nuovi interporti, secondo i criteri che sono definiti nel successivo articolo 3.

I requisiti e le procedure da rispettare per l'istituzione di nuovi interporti, definiti appunto nell'articolo 3, prevedono innanzitutto, nel rispetto delle norme in materia ambientale previste dal codice dell'ambiente (decreto legislativo n. 152 del 2006), che il territorio non sia soggetto a vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici e che vi sia la presenza di adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto o un aeroporto, nonché di collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale e di collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione.

Si richiede inoltre la coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto (Reti TEN-T), nonché la garanzia di un'adeguata sostenibilità finanziaria delle attività e di idonei flussi di merci attuali e previsti.

Vengono poi definiti nel dettaglio (comma 2) i requisiti che i progetti del nuovo interporto devono prevedere: tra questi un terminale ferroviario intermodale e varie aree di sosta e di servizi per i veicoli industriali, nonché un centro direzionale.

Viene espressamente richiesto che la progettazione e la realizzazione di un interporto rispondano a criteri di trasparenza e di unitarietà tra le diverse funzioni previste

e siano conformi ad adeguati e certificati sistemi di sicurezza e di controllo, nonché di risparmio energetico (comma 3).

L'articolo 4 prevede l'istituzione di un nuovo organo di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative relative allo sviluppo degli interporti, il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Vengono espressamente fatte salve competenze delle Autorità di sistema portuale, per le quali la normativa vigente prevede tra i compiti anche quello della promozione e del coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Si rinvia quindi a un successivo regolamento ministeriale, da emanare entro novanta giorni, la definizione della composizione, dell'organizzazione, del funzionamento e della disciplina amministrativa e contabile del Comitato, fissandone però alcuni principi per quanto riguarda la composizione: il Comitato è presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e ne sono membri di diritto il presidente dell'Unione interporti riuniti (l'associazione dei soggetti gestori delle infrastrutture logistiche terrestri il cui *network* comprende 23 interporti), i presidenti delle regioni nel cui territorio sono ubicati gli interporti, nonché i presidenti degli interporti.

Alle riunioni del Comitato possono poi partecipare senza diritto di voto, in base al comma 3, i sindaci e i presidenti delle autorità di sistema portuale dei territori interessati, nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali.

Il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica è poi inserito, dal comma 4, tra i soggetti con i quali le Autorità di sistema portuale possono stipulare atti di intesa e di coordinamento per costituire sistemi logistici.

L'articolo 5 disciplina il regime giuridico applicabile ai soggetti gestori degli interporti, chiarendo (comma 1) che l'attività di gestione di un interporto è una prestazione di servizi svolta in ambito concorrenziale e

rientra tra le attività aventi natura economico-industriale e commerciale, quindi che i soggetti operano in regime di diritto privato.

Si prevede inoltre (comma 2) che i gestori provvedano alla realizzazione delle strutture dei nuovi interporti, nonché all'adeguamento strutturale degli interporti esistenti, compatibilmente con l'equilibrio del proprio bilancio.

Si prevede quindi che gli enti pubblici concedenti costituiscano un diritto di superficie in favore dei gestori degli interporti interessati già convenzionati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui durata viene parametrata in base al valore degli investimenti effettuati, la cui congruità viene affidata a una perizia di stima asseverata e giurata da un tecnico abilitato (comma 3). Si prevede altresì la possibilità di riscatto delle aree concesse, su richiesta dei gestori degli interporti, con la trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà sui beni immobili (comma 4).

L'articolo 6, relativo al potenziamento degli interporti, dell'intermodalità e della rete ferroviaria interportuale, prevede al comma 1 che entro il 31 maggio di ogni anno il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica e previa intesa in sede di Conferenza unificata, individui, in ordine di priorità, i progetti relativi alla realizzazione e allo sviluppo degli interporti, tenendo conto della rispondenza dei progetti alle finalità della presente legge quadro, con particolare riferimento alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto e di logistica, autorizzando per tale attività (comma 2) la spesa di 10 milioni di euro annui per gli anni 2023, 2024 e 2025.

Per le modalità e le procedure per l'attuazione si rinvia a un regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Il comma 4 disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti per lo sviluppo degli interporti, prevedendone l'approvazione mediante accordo di programma, con la partecipazione dei presidenti degli interporti interessati. Si dispone altresì che, qualora l'accordo di programma non sia approvato entro quattro mesi dalla convocazione della conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni interessate ovvero qualora il consiglio comunale non ratifichi l'adesione del sindaco, i progetti decadono dall'assegnazione dei finanziamenti.

Il comma 6 interviene sui rapporti con Rete ferroviaria italiana Spa, per l'adeguamento delle connessioni ferroviarie della rete interportuale, prevedendo che l'adeguamento avvenga mediante un apposito programma, approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica.

Il comma 7 prevede inoltre che i soggetti gestori degli interporti, singolarmente o in forma aggregata, sottoscrivano con RFI appositi contratti per procedere all'adeguamento agli *standard* dell'Unione europea in materia di: a) adeguamento a sagoma, a modulo e a peso assiale della rete alla quale i *terminal* interportuali sono collegati; b) funzionalità e dimensioni dei moduli dei *terminal* ferroviari interportuali.

L'articolo 7 reca la copertura finanziaria del provvedimento, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024 e 2025, a valere sull'autorizzazione di spesa per l'autotrasporto prevista dalla legge di stabilità per il 2015. Per gli oneri derivanti in generale dall'attuazione della presente legge, a esclusione di quelli precedenti, si prevede invece mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

È inoltre prevista la destinazione ai gestori degli interporti di una quota annuale delle imposte e dei diritti accertati nell'anno precedente sulla realizzazione di opere e di lavori nei rispettivi interporti.

L'articolo 8 disciplina infine le abrogazioni e dispone che le regioni e le province

autonome di Trento e di Bolzano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, adeguino le proprie disposizioni in materia di interporti a quanto disposto dalla legge.

Enzo AMICH (FDI) ricorda che la proposta Rotelli C. 703 vuole aggiornare una materia la cui normativa risale al 1990, per fornire una solida disciplina generale per il settore degli interporti, determinante per il trasporto merci, territoriale e turistico. Fratelli d'Italia metterà dunque la massima determinazione nel portare avanti la proposta.

Francesca GHIRRA (AVS), intervenendo da remoto, chiede se è possibile avere un quadro delle audizioni svolte nel corso della precedente legislatura, anche per capire se sarà necessario richiederne di nuove.

Antonino IARIA (M5S), intervenendo da remoto, ricorda che i deputati del Movimento 5 Stelle avevano presentato una serie di emendamenti alla vecchia proposta. Osserva che essi andrebbero esaminati con attenzione per verificare se possano essere condivisi dalla nuova maggioranza, visto che si trattava di modifiche che avevano trovato un ampio consenso.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, riconosce che occorre effettuare un'attenta ricognizione degli emendamenti presentati nel corso della passata legislatura. Fa poi presente che i contenuti delle audizioni già svolte sono stati messi a disposizione dei commissari, ma ciò non esclude la possibilità di tenere nuove audizioni, qualora i gruppi lo ritengano necessario. Avanza l'esempio del presidente dell'Unione interporti riuniti, che potrebbe essere audito per verificare la qualità della proposta di legge.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 13.55.**

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 9 marzo 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA. — Interviene*

*il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Tullio Ferrante.*

#### **La seduta comincia alle 14.**

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

#### **5-00312 Morfino: Completamento del sistema tramviario di Palermo.**

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

Daniela MORFINO (M5S), replicando da remoto, espone preliminarmente un *excursus* storico sulla storia del trasporto pubblico di massa a Palermo, affidato fin dal 1888 al sistema tramviario urbano; nel 1911, poi, la società belga *Les Tramways de Palerme* realizzò la linea tra il centro storico e Mondello.

L'idea di affidare il trasporto urbano nuovamente a una rete tramviaria risale al 2007, con la costruzione di quattro linee per un'estensione di 24 chilometri. Occorrerebbe però porre in essere cinque nuove linee, interconnesse fra loro; il completamento richiede la realizzazione di numerose opere, con le connesse esigenze di finanziamento. Le risorse attualmente a disposizione non hanno purtroppo la necessaria capienza, a causa principalmente dell'aumento dei costi dovuto al nuovo prezario della Regione Siciliana approvato il 29 giugno 2022.

Chiede dunque un'azione politica a favore di queste infrastrutture e della città di Palermo in generale, quinto centro urbano d'Italia; sarebbe in particolare necessaria un'interlocuzione con il comune, amministrato peraltro dal centro-destra, per reperire i finanziamenti necessari.

#### **5-00410 Ghirra: Realizzazione della ferrovia a scartamento ordinario che colleghi Nuoro alla rete ferroviaria sarda.**

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



Francesca GHIRRA (AVS), replicando da remoto, ricorda che la regione Sardegna ha da sempre enormi problemi dal punto di vista trasportistico, con particolare riguardo alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Il territorio di Nuoro, in particolare, è scollegato dal resto dell'isola: dispone esclusivamente della tratta Nuoro-Macomer, a scartamento ridotto e costruita due secoli fa, su cui peraltro viaggiano quotidianamente circa 106.000 persone.

Sottolinea che era inizialmente prevista la riconnessione della tratta Nuoro-Olbia, con nuovi investimenti che non sono stati però inseriti né nel piano industriale di Ferrovie né nel PNRR. Teme che i 12,6 milioni stanziati con il Fondo investimenti siano insufficienti; confida peraltro che il gruppo di lavoro costituito da MIT, RFI, regione e ANAS possa individuare soluzioni che consentano alle regioni interne della Sardegna di essere collegate fra loro e con i principali centri dell'isola. Ricorda che il Consiglio regionale della Sardegna a ottobre ha approvato una mozione con cui si è impegnato a cedere a RFI la tratta ferroviaria Nuoro-Macomer e ha chiesto nuovi investimenti nell'ambito del PNRR; e che un ordine del giorno del dicembre 2022 della Commissione, il n. 0/643-bis/IX/1, ha chiesto di riqualificare la tratta in oggetto. Il sindaco Soddu si è poi rivolto all'Unione europea per denunciare la situazione in essere. In conclusione, confida in un particolare impegno del Governo e si chiede se non sia opportuno recarsi in missione in queste zone per rendersi conto *de visu* di quanto sta accadendo.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, valuta positivamente la proposta della collega Ghirra

di una missione alla linea Nuoro-Macomer, così come alla Circumvesuviana e a tutte le ferrovie che necessitano di interventi.

**5-00422 Ghio: Tutela della sicurezza dei lavoratori in ambito portuale.**

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

Valentina GHIO (PD-IDP), replicando, manifesta apprezzamento per la risposta del sottosegretario e auspica che dal tavolo di coordinamento interministeriale emergano ulteriori azioni concrete. Il tema della sicurezza del lavoro in ambito portuale è della massima importanza, come dimostrano le «morti bianche» purtroppo recentemente registrate nei porti di Trieste, Civitavecchia e Savona. Occorre costruire un sistema di tutele più efficace, anche relativamente alla possibilità per questi lavoratori di avere percorsi facilitati nell'accesso alla pensione.

Ricorda ancora la varietà di situazioni che caratterizza il mondo del lavoro portuale. In particolare invita a ragionare su due aspetti: la necessità di «dare gambe» al decreto attuativo per il Fondo per la sicurezza del lavoro portuale approvato nella legge di bilancio del 2023, e di un concreto superamento dello stallo normativo esistente, aggiornando il decreto legislativo n. 272 del 1999 sulla sicurezza del lavoro portuale alla luce del decreto legislativo n. 81 del 2008. In conclusione, si ripromette di continuare a seguire l'operato del Governo su questa materia, vista la sua estrema rilevanza e attualità.

**La seduta termina alle 14.20.**

## ALLEGATO 1

**5-00312 Morfino: Completamento del sistema tramviario di Palermo.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa, come evidenziato dagli onorevoli interroganti, il Sistema Tram Palermo – Fase II Tratte A, B e C è un intervento finanziato con risorse Fondo sviluppo e coesione nell’ambito del Patto per lo sviluppo della città di Palermo.

La legge di Bilancio 2023 (articolo 1, comma 369 e seguenti) ha incrementato la dotazione del Fondo per l’avvio di opere indifferibili e disciplinato le relative modalità di accesso.

Nel merito, per gli interventi degli enti locali finanziati con risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza nonché dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR, è stata prevista la possibilità di una preassegnazione, in aggiunta all’importo assegnato, di un contributo calcolato nella misura del 10 per cento dello stesso. Alla preassegnazione accedono, su base semestrale, gli enti locali attuatori che avviano le procedure di affidamento delle opere pubbliche dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2023.

Le amministrazioni statali finanziatrici degli interventi avevano l’obbligo, entro il 10 gennaio 2023, di individuare l’elenco degli enti locali potenzialmente destinatari della preassegnazione. Il MIT ha puntualmente adempiuto a tale prescrizione inserendo il Sistema Tram Palermo – Fase II Tratte D, E2, F, G e Parcheggi di interscambio nel proprio elenco. Nell’ambito di tale procedura; il comune di Palermo non ha presentato domanda per la preassegnazione del 10 per cento e la mancata adesione equivale a rinuncia.

L’ente locale può fare richiesta per importi superiori nella seconda finestra temporale del primo semestre, per la quale il MEF dovrà indicare le modalità di presentazione delle domande.

In alternativa, qualora le procedure di affidamento vengano avviate nel secondo semestre 2023, il comune di Palermo potrà presentare domanda di accesso ai finanziamenti in tale arco temporale.

## ALLEGATO 2

**5-00410 Ghirra: Realizzazione della ferrovia a scartamento ordinario che colleghi Nuoro alla rete ferroviaria sarda.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La linea Nuoro-Macomer è una linea ferroviaria regionale a semplice binario, a scartamento ridotto e a trazione diesel, che si estende per circa 58 chilometri.

Per la sua riqualificazione, il MIT ha previsto un contributo statale pari a 12,6 milioni di euro a valere sulle risorse di cui al Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese e destinato a interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale. Tali risorse sono state assegnate sulla base delle richieste della regione Sardegna per l'implementazione del Sistema di Controllo Marcia Treno su linee di trasporto pubblico locale di lunghezza complessiva pari a 129 chilometri, di cui 58 chilometri della linea Macomer-Nuoro, 42 chilometri della Cagliari-Senorbì e 29 chilometri della Senorbì-Isili.

Per lo sviluppo e l'integrazione delle reti di mobilità, a fine 2022 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra MIT, regione Sardegna, società RFI e ANAS, soggetti coinvolti nella realizzazione delle opere infrastrutturali nella regione. È stato istituito un gruppo di lavoro che dovrà individuare in maniera organica e sinergica le azioni finalizzate al superamento del *gap* infrastrutturale e al miglioramento della mobilità nel territorio sardo. I lavori del gruppo si concluderanno nei prossimi mesi.

In merito al richiamato ordine del giorno del 6 dicembre 2022, sono state avviate le necessarie interlocuzioni con RFI per individuare le opportune iniziative per adempiere agli impegni assunti.

L'obiettivo è di integrare l'infrastruttura regionale con quella statale, creando una rete di trasporto più moderna, interconnessa e accessibile.



## ALLEGATO 3

**5-00422 Ghio: Tutela della sicurezza dei lavoratori in ambito portuale.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il tema della sicurezza sul lavoro nel settore portuale è una delle priorità delle attività del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

All'indomani dei recenti fatti di cronaca riguardanti i gravi infortuni avvenuti nei porti di Trieste e di Civitavecchia, il 15 febbraio scorso sono stati convocati, alla presenza del Ministro Salvini, le Autorità di sistema portuale di riferimento, i vertici di Assoporti e delle Associazioni dei terminalisti per avere un quadro aggiornato della situazione e quindi valutare ulteriori azioni per prevenire e contrastare tali fenomeni. Nel corso della riunione, è stata prevista l'inclusione di criteri premiali per le imprese che investono sulla sicurezza e sulla formazione degli operatori, già inseriti nelle linee guide ministeriali sul Regolamento delle concessioni portuali che saranno emanate nei prossimi giorni.

È stato, altresì, istituito di un tavolo di coordinamento interministeriale sulla sicurezza del lavoro in ambito portuale, con la partecipazione dei dicasteri del lavoro e

delle finanze e delle parti sociali. La prima riunione si è svolta proprio questa mattina presso il MIT. Tra i temi affrontati, il monitoraggio puntuale delle tipologie di incidenti ricorrenti e dei carichi di lavoro assegnati, la certificazione di sicurezza delle imprese e il prepensionamento per lavori particolarmente usuranti, oltre a innovativi progetti di formazione.

In merito alla formazione continua del personale nel settore portuale, il Ministero del lavoro ha comunicato che sono attivi una serie di percorsi formativi uniformi realizzati in collaborazione con INAIL. Inoltre, con le regioni e con le Autorità di sistema portuale, sono stati realizzati nove piani mirati di prevenzione e 38 edizioni dedicate alla formazione, che hanno coinvolto oltre 1.300 operatori e 120 aziende portuali, nonché imprese della pesca e di servizio di ormeggio.

Infine, è in via di attivazione con Assoporti un progetto sperimentale finalizzato ad implementare strumenti e metodologie per la rilevazione degli incidenti.