

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 1/2022: Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza COVID-19, in particolare nei luoghi di lavoro, nelle scuole e negli istituti della formazione superiore. C. 3434 Governo (Parere alla XII Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	160
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	168
DL 228/2021: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi. C. 3431 Governo (Parere alle Commissioni riunite I e V) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione</i>)	161
ALLEGATO 2 (<i>Proposta di parere della relatrice</i>)	169
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	170
Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 352 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	162
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	167

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 19 gennaio 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA, indi del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancelleri.

La seduta comincia alle 14.30.

DL 1/2022: Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza COVID-19, in particolare nei luoghi di lavoro, nelle scuole e negli istituti della formazione superiore. C. 3434 Governo.
(Parere alla XII Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta di ieri.

Roberto ROSSO (FI), *relatore*, dopo aver rilevato che il provvedimento tocca solo marginalmente le competenze della Commissione, propone di esprimere su di esso un parere favorevole.

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI esprime l'orientamento favorevole del Governo sulla proposta di parere del relatore.

Paolo GIULIODORI (MISTO-A) preannuncia il voto contrario della propria componente sul parere al provvedimento, sottolineando che tutti gli altri Paesi stanno abbandonando politiche come l'obbligo vaccinale e l'imposizione del *green pass* a cui solo l'Italia si ostina a rimanere fedele. Fa riferimento alla notizia recentissima in base alla quale nel Regno Unito Boris Johnson ha eliminato qualsiasi restrizione. Evidenzia che dal punto di vista scientifico non vi

è ragione alcuna per sostenere la validità di tali misure e dichiara che la componente Alternativa vuole segnalare il proprio dissenso rispetto alle decisioni assunte in merito dal Governo.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

DL 228/2021: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi.

C. 3431 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite I e V).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta di ieri.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, illustra una proposta di parere favorevole con un'osservazione (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI esprime l'orientamento favorevole del Governo sulla proposta di parere della relatrice.

Elena MACCANTI (LEGA) afferma di condividere l'osservazione al parere sulle motorizzazioni e sulla necessità di ovviare ai ritardi nelle revisioni e nel conseguimento delle patenti. In proposito, ricorda che il Parlamento ha approvato una norma che permette di impiegare gli esaminatori in quiescenza, non come soluzione strutturale ma unicamente come strumento palliativo; tale misura, votata da tutte le forze politiche, non ha sortito i risultati sperati perché il regolamento attuativo non è mai stato emanato. Chiede dunque di menzionare esplicitamente questa tematica nel parere.

Davide GARIGLIO (PD) manifesta il proprio apprezzamento per l'osservazione al parere e per il ragionamento appena svolto dalla collega Maccanti. Rappresenta che la situazione delle motorizzazioni, specialmente nel Nord-Ovest, è assai grave.

Evidenzia poi alcune altre esigenze che dovrebbero essere, a sua avviso, menzionate con apposite condizioni nel parere: la proroga delle misure di sostegno al sistema portuale; l'introduzione di strumenti per impedire le decurtazioni dei contratti di servizio nel trasporto pubblico locale, visto che le imprese di tale settore hanno dovuto affrontare dei costi aggiuntivi importanti legati alla pandemia; la proroga del cosiddetto *bonus* viaggio, cui lo Stato ha destinato nuove risorse nel mese di novembre ma la possibilità di utilizzo del quale da parte dei comuni è scaduta il 31 dicembre.

Raffaella PAITA, *presidente*, sospende la seduta, al fine di consentire alla relatrice di formulare una nuova proposta di parere alla luce del dibattito svoltosi.

La seduta, sospesa alle 14.40, è ripresa alle 15.55.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, illustra una nuova proposta di parere con quattro condizioni e un'osservazione, riformulata sulla base delle indicazioni pervenute dai gruppi (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario di Stato Giancarlo CANCELLERI esprime l'orientamento favorevole del Governo sulla proposta di parere della relatrice.

Elena MACCANTI (LEGA) ringrazia la relatrice e i gruppi presenti nella Commissione per la serietà con cui è stato possibile lavorare su temi condivisi.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con quattro condizioni e un'osservazione della relatrice (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 16.

Mercoledì 19 gennaio 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infra-

strutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancelleri.

La seduta comincia alle 14.40.

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci.

Atto n. 352.

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

La Commissione inizia l'esame del documento all'ordine del giorno.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere è fissato all'11 febbraio 2022.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, anche a nome del collega relatore Rixi, rileva che il documento trasmesso fa seguito alla novella legislativa, avutasi con l'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021, che ha eliminato il parere parlamentare sul contratto di programma in sé ma ha previsto che tale parere sia dato su un documento strategico, che dovrebbe offrire un quadro d'insieme sulle politiche della mobilità ferroviaria del Paese.

Ritiene in primo luogo di evidenziare una rilevante criticità dell'atto, che elenca le opere contenute nell'ultimo aggiornamento del vigente contratto di programma, ma non menziona le opere del contratto di programma futuro. Alcune di queste ultime sono invece ad uno stadio avanzato, essendo stati nominati addirittura i relativi commissari e risultando già finanziate, alcune in parte. Evidenzia dunque questa ambiguità di fondo che caratterizza la parte III del documento, che non consente alla Commissione una visione di insieme sulla futura politica della mobilità ferroviaria, ritenendo necessario lo svolgimento di un apposito ciclo di audizioni. Sottolinea ancora l'evidente contraddizione tra la proiezione temporale della politica della mobilità contenuta nella parte II, che si estende fino al 2050, e il fatto che non è possibile, in base al documento, acquisire dati chiari sulle opere programmate di qui al 2030.

Passando un esame più dettagliato del contenuto del documento, rileva che esso può appunto essere suddiviso in due parti principali: il capitolo dedicato alla politica della mobilità e quello sui contratti di programma.

Nella prima, il MIMS illustra – in larga sostanza – un programma della politica della mobilità in Italia di qui al 2050.

Il concetto basilare di tale politica sta nell'ancorare la mobilità ferroviaria alla filosofia del PNRR, il quale a sua volta coglie l'occasione del contrasto della pandemia e dei suoi effetti per stanziare ingenti risorse pubbliche europee tese a una radicale transizione ecologica del sistema dei trasporti e per un concorso decisivo di questo settore a uno sviluppo sostenibile.

L'impostazione ispiratrice delle azioni legate al nuovo contratto di programma è – dunque – costituita dai tre pilastri dell'acronimo ASI, vale a dire: *avoid*, evitare viaggi sostituibili; *shift*, usare modalità di trasporto più efficienti; *improve*, migliorare l'efficienza e la sicurezza dei sistemi di trasporto.

Il documento ricorda che « con riferimento alla modalità ferroviaria, la programmazione di medio-lungo termine definita prima nel PNRR e poi nell'Allegato al DEF 2021 prevede lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto a lunga percorrenza e locale per una mobilità sostenibile, anche per conseguire gli obiettivi generali di ridurre: le disuguaglianze territoriali in termini di dotazione infrastrutturale e di servizi di mobilità, basandosi, tra l'altro, su criteri di accessibilità territoriale ed equità; le emissioni di gas climalteranti e l'inquinamento, in particolar modo nelle città, e procedere nel percorso della decarbonizzazione e della transizione ecologica che vede il trasporto ferroviario svolgere un ruolo centrale ».

L'obiettivo di lungo periodo è conseguentemente doppio: « entro il 2030 in Europa il traffico ferroviario ad alta velocità ed il traffico ferroviario merci dovranno, rispettivamente, raddoppiare ed aumentare del 50 per cento rispetto ai livelli del 2015. Parallelamente, i trasporti di linea collettivi inferiori a 500 km dovranno essere a emis-

sioni zero, il trasporto intermodale su ferro e per via navigabile dovrà essere in grado di competere con il trasporto su strada nell'UE, il traffico ferroviario ad alta velocità dovrà raddoppiare in tutta Europa; entro il 2050 il traffico ferroviario ad alta velocità dovrà triplicare, il traffico merci ferroviario dovrà raddoppiare, la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) multimodale sarà pienamente operativa per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità, tutti i costi esterni del trasporto *intra* UE dovranno essere coperti dagli utenti del trasporto ».

Peraltro, poste queste premesse d'impostazione generale, il documento – sul piano più concreto – ravvisa la realizzazione di questi obiettivi anzitutto nel coerente proseguimento delle azioni già pianificate e intraprese in ambito eurounitario.

Nel documento si pone particolare attenzione alla piena realizzazione dei corridoi europei TEN-T, sottolineando che ben 4 dei nove dei corridoi ivi contemplati attraversano il territorio italiano. Si tratta in particolare dei corridoi: Mediterraneo, il quale, partendo dalla penisola iberica in direzione est, attraversa tutto il nostro settentrione da Genova a Trieste, toccando Torino, Milano, Verona, Venezia, Bologna e Ravenna; Reno-Alpi, che attraversa principalmente Liguria, Piemonte e Lombardia; Baltico-Adriatico, che muove da Rostock, in Germania sul Mar Baltico, e arriva ad Ancona; Scandinavo-Mediterraneo, il quale parte da Oslo e arriva a Palermo, di fatto passando per l'intera penisola in senso nord-sud.

Come è noto la rete TEN-T è prevista nel Regolamento 2013/1315/UE, ma proprio lo scorso mese di dicembre 2021 la Commissione europea ne ha proposto una revisione.

Nel testo del documento trasmesso, si afferma che la piena realizzazione della rete TEN-T sarebbe di enorme giovamento a un moderno sistema di collegamenti rapidi ed efficienti soprattutto nell'ottica integrata con nodi ferroviari e stradali urbani, porti e aeroporti (che difatti sono indicati come *Core*). Su proposta italiana, inoltre, sono state inserite nella proposta di

revisione alcune c.d. specializzazioni della parte che insiste sul territorio italiano, quali – a esempio – l'inclusione tra i porti *Core* Civitavecchia, l'estensione del corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari, con l'inclusione della tratta sia ferroviaria che stradale da Ancona a Foggia nella rete c.d. Centrale estesa (*extended Core*, per la quale gli obblighi di adeguamento ai requisiti infrastrutturali sono fissati al 2040, anziché al 2030 come per la rete *Core*), l'inclusione della parte mancante della sezione stradale e ferroviaria Jonica nella rete *Comprehensive*.

L'interpretazione del TEN-T in chiave di giovamento per l'integrazione modale dei trasporti porta il documento a considerare anche il Sistema integrato nazionale dei trasporti (SINT), vale a dire l'insieme delle infrastrutture (puntuali e di rete) che costituiscono poli di attrazione e di offerta di mobilità multimodale di passeggeri e merci in Italia. Del SINT fanno parte porti, aeroporti, ferrovie, strade, autostrade e ciclovie.

Nel documento se ne trova un riepilogo, il cui senso è offrire una panoramica complessiva utile a cogliere il senso di una pianificazione integrata dei trasporti, che abbia l'ambizione di programmare il settore sul lungo periodo e di stimolare un cambio di abitudini dei cittadini, in relazione alla loro domanda di mobilità.

Per tale motivo, appare significativo come il documento trasmesso fornisca un quadro analitico aggiornato sulla domanda di trasporto ferroviario. Nel rinviare al testo del documento per completezza di ragguagli, dichiara che merita segnalare che – fino a prima dello scoppio della pandemia – si potevano notare due fenomeni speculari.

Se per le tratte medie e lunghe c'era stato un decennio di lenta flessione (dal 2000 al 2010) e poi, viceversa, una crescita molto sostenuta in ragione dell'affermarsi dell'alta velocità (2012-2019); invece per le tratte regionali, a un decennio di crescita regolare (2000-2010) è seguita una flessione nel periodo successivo (2010-2019).

Nell'ultimo periodo, a causa del COVID, si è registrato un crollo di passeggeri su entrambi i fronti nel 2020, con segnali

significativi di ripresa nell'ultima parte del 2021.

Per quanto riguarda il trasporto merci, a parte le oscillazioni dovute al periodo pandemico, resta il dato che prevale il trasporto su gomma (56 per cento del totale) mentre il trasporto su rotaia è all'11,9 per cento (inferiore alla media europea, che si attesta al 17 per cento).

Quanto all'offerta, i dati esposti portano a comprendere come l'infrastruttura ferroviaria italiana presenti un divario rispetto ad altri Paesi UE, sia in termini di densità in rapporto alla popolazione sia in termini di quota modale su ferro per passeggeri (-1,6 per cento) e merci (-5 per cento).

Al riguardo, il documento chiarisce che quanto al « settore ferroviario, nel 2020, l'offerta di trasporto in Italia vede un'estensione della rete ferroviaria gestita da RFI di 16.782 km, di cui 6.468 km (38,5 per cento) di linee fondamentali, 9.364 km (55,8 per cento) di linee complementari e 950 km (5,7 per cento) di linee di nodo. Rispetto al 2016, l'estensione complessiva della rete ferroviaria è rimasta pressoché immutata, mentre è aumentata di circa 100 km (+1,6 per cento) l'estensione delle linee fondamentali, a discapito della rete complementare ».

Il documento, in questa parte, offre altresì dettagli sulle tratte elettrificate, sugli ammodernamenti e le tratte a doppio binario. Esso dà anche informazioni in ordine ai sistemi tecnologici per la gestione della circolazione in sicurezza.

Passando al contenuto programmatico del Documento, il capitolo III offre: 1) un quadro generale della struttura del rapporto contrattuale tra MIMS e RFI, anche in vista della predisposizione dei nuovi Contratti 2022-2026; 2) le risorse disponibili; 3) i programmi strategici in materia di mobilità ferroviaria.

Come si ricorderà, il rapporto contrattuale tra MIMS e RFI è basato dal 2013 su due contratti: Parte Investimenti e Parte Servizi. In proposito il Documento fornisce un quadro delle risorse messe a disposizione nel precedente CdP-I e nei suoi aggiornamenti, l'ultimo dei quali è assai recente, essendo stato registrato dalla Corte

dei conti nello scorso mese di novembre 2021. A questo riguardo, è offerto uno specchietto riepilogativo delle risorse stanziare per tipologia di fonte nell'ultimo aggiornamento 2017-2021, per un totale di 31,7 miliardi di euro, di cui si evidenzia anche una distinta per destinazione.

Il MIMS e RFI hanno sottoscritto, il 26 novembre 2021, l'Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021, parte Investimenti, in base a quanto previsto dall'art. 73-ter del decreto-legge n. 73 del 2021 (il CIPESS ha espresso parere favorevole nella seduta del 27 luglio 2021 con delibera n. 45, pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* il 18 novembre 2021).

Il Contratto prevede l'assegnazione di ulteriori risorse per un valore di circa 31,7 miliardi di euro recependo l'evoluzione della programmazione e dei finanziamenti del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, del Fondo Complementare al PNRR e dell'Allegato Infrastrutture al DEF, nonché delle leggi di bilancio 2020 e 2021. Tali risorse sono in sintesi così ripartite: per gli interventi di messa in sicurezza delle linee sono previsti circa 2.690 milioni di euro per contenere i rischi nelle gallerie, nelle zone sismiche e in quelle soggette a dissesto idrogeologico, interventi per la salvaguardia dell'ambiente e la mitigazione del rumore, per la soppressione dei passaggi a livello e per la *cybersecurity*; risorse per circa 3.561 milioni di euro sono finalizzate all'ammodernamento tecnologico; risorse per 2.362 milioni per la valorizzazione delle reti regionali per il rilancio del TPL e 187 milioni di euro per il programma di ripristino e riapertura delle linee turistiche; per il potenziamento e sviluppo infrastrutturale delle aree metropolitane sono previsti 1.976 milioni di euro; allo sviluppo dell'intermodalità sono destinati circa 870 milioni di euro; circa 17,3 miliardi sono relativi al potenziamento infrastrutturale delle direttrici *core* TEN-T; circa 2,8 miliardi per lo sviluppo dei corridoi europei per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi.

Si ricorda anche che la legge di bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018) ha previsto che i contratti di programma tra il MIT (ora

MIMS) e la RFI siano predisposti assicurando che il riparto delle risorse sia disposto anche in conformità all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio delle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo di stanziamenti almeno proporzionale alla popolazione residente.

Inoltre, l'articolo 15 del decreto-legge n. 121 del 2021 ha previsto, al fine di recuperare il divario infrastrutturale tra le diverse aree del Paese, che il MIMS effettui (il termine era il 30 novembre 2021) una ricognizione delle infrastrutture statali stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e altro... ; secondo quanto riportato nel documento in esame, tale ricognizione è in corso ed all'esito di questa verranno indicate le risorse necessarie per colmare il divario infrastrutturale, in particolare in campo ferroviario.

Il documento ricorda che, come già risulta dal CdP 2017-2021, il valore complessivo del portafoglio progetti in corso e programmatico degli investimenti si attesta su 213 miliardi e 448 milioni circa, di cui 109 miliardi e 187 milioni già finanziati (con spese già effettuate per 33 miliardi), mentre i restanti 104 miliardi di euro circa da finanziare con i successivi CdP: per la predisposizione del Contratto di programma 2022-2026, viene evidenziato un fabbisogno finanziario programmatico di circa 54,554 miliardi di €, mentre i fabbisogni finanziari c.d. « oltre Piano » cioè relativi agli anni successivi al 2026, ammontano a circa 49,7 miliardi di euro. Tali importi coincidono con quanto già indicato nell'aggiornamento 2020-2021 del CdP.

Per quanto riguarda gli elementi di contenuto, richiesti dall'articolo 5 del decreto-legge n. 152 del 2021, il documento strategico contiene i seguenti: 1) circa gli assi strategici in materia di mobilità ferroviaria e la priorità degli interventi, sono indicati i programmi di investimento di *upgrading* della rete esistente, finalizzati alla sicurezza, affidabilità ed efficienza (manutenzione straordinaria, tecnologie e *upgrading* prestazionale), per i quali viene fornito un dettagliato elenco dei fattori da tenere in

considerazione per programmare la manutenzione (pagine 74-80 del documento), evidenziando che « l'impegno del prossimo quinquennio sarà orientato a realizzare un incremento del presidio dell'infrastruttura e un miglioramento delle prestazioni manutentive per innalzare le *performance* di qualità della rete percepita da tutti gli *stakeholder* ». Nel prossimo biennio si prevede tra l'altro di: migliorare l'età media dei principali oggetti infrastrutturali (es. i binari), ridurre del 26 per cento i deviatori montati su traverse in legno e la sostituzione con deviatori montati su traverse in cemento armato, ridurre l'obsolescenza di apparecchiature tecnologiche.

In tale ambito, il Contratto di Programma – Parte Servizi, che attiene alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, è lo strumento che assicurerà le risorse necessarie: il Contratto più recente è relativo al periodo 2016-2021 e per il successivo periodo contrattuale 2022-2026 si evidenzia la necessità di risorse per 3,356 miliardi di euro, di cui 2,2 miliardi per le attività di manutenzione straordinaria. Altri programmi per la sicurezza sono altresì presenti nel CdP-Parte Investimenti, in particolare relativi all'aumento della sicurezza in galleria, al risanamento acustico (barriere anti rumore), alla soppressione di passaggi a livello, all'adeguamento a Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), allo sviluppo e *upgrading* della flotta navale per la continuità territoriale dei servizi ferroviari marittimi per la Sicilia, al miglioramento della sicurezza sismica.

In relazione ai criteri di sostenibilità ambientale, sono state individuate dieci Linee di Azione con valenza Strategica (LAS) (alla pagina 81 del documento) relative ai macro-processi di gestione della rete: sviluppo, esercizio, manutenzione, dismissione/riuso.

2) In relazione ai programmi di resilienza al *climate change*, si evidenzia che date le caratteristiche della rete ferroviaria italiana (il 55 per cento si estende su aree pianeggianti, mentre la restante parte è collocata in zone collinari e montane e circa 3.700 km di rete si trovano in aree soggette a rischio alluvioni, mentre circa

1.900 km sono situati in aree a rischio frana) è stato elaborato un programma « volto contestualmente al miglioramento delle *performance* e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione del costo emergente indotto dal cambiamento climatico e al rafforzamento della sicurezza di circolazione », che prevede un investimento su tre gruppi di azioni: *a)* dati, ricerca e simulazione della relazione clima-infrastrutture; *b)* tecnologia, innovazione digitale e conoscenza per la resilienza climatica delle infrastrutture; *c)* interventi specifici di adattamento su infrastrutture esistenti e territorio e progettazione di nuove infrastrutture nativamente *climate-resilient*.

3) Per quanto attiene ai programmi di sviluppo tecnologico, si evidenzia, nel campo dei sistemi di Comando, Controllo e Segnalamento (CCS), che la trasformazione tecnologica della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale nei prossimi 15 anni si fonderà su tre pilastri. Primo, sostituzione degli Apparat Centrali Elettrici di comando e controllo degli enti di stazione (deviatoi e segnali) con Apparat Centrali Computerizzati Multistazione (ACCM), un sistema che consente di concentrare in un'unica sede la gestione, sia dal punto di vista della circolazione che della manutenzione, di interi nodi e/o linee.

Secondo, sostituzione del sistema di controllo della marcia del treno SCMT/SSC con il sistema ERTMS (*European Railway Traffic Management System*) ed eliminazione dei segnali luminosi; il sistema ERTMS (a livello UE se ne prevede la dotazione entro il 2030 per l'intera rete *Core*), consente un ottimale sfruttamento delle potenzialità dell'infrastruttura esistente, in termini di capacità (anche nei nodi urbani), velocità, affidabilità e puntualità. Nel documento si riporta che « l'Italia, per ottemperare agli impegni relativi ai Corridoi della Rete Centrale contenuti nel regolamento UE 2017/6, sta realizzando l'ERTMS in modalità sovrapposta al sistema nazionale per il controllo della marcia del treno (SCMT), sulle sezioni prioritarie dei Corridoi europei (*Breakthrough Program*). Tale programma prioritario metterà in collegamento nei prossimi anni quattro sezioni

transfrontaliere (relative a Svizzera, Austria e Slovenia) con le principali aree industriali/logistiche del Nord Italia, mentre entro il 2027 sarà realizzato anche il collegamento con la Francia ».

Inoltre è stato definito, alla luce delle analisi e delle positive esperienze in altri Paesi UE nei nodi e sulle linee regionali, un « Piano Accelerato di implementazione dell'ERTMS che prevede di estendere l'ERTMS a tutta l'infrastruttura ferroviaria italiana (16.800 km contro i 10.400 previsti dagli obblighi di legge relativi alla Rete TEN-T) e accelerare notevolmente i tempi di realizzazione per terminare l'attrezzaggio di tutta la rete entro il 2036. » Gli investimenti sull'infrastruttura per il Piano complessivo, compresi i necessari rinnovi di tutte le tecnologie correlate, sono stimati in circa 13 miliardi di euro e interesseranno tutta la rete in esercizio. Il PNRR consentirà di realizzare una prima fase, con un finanziamento pari a circa 3 miliardi di euro per l'attrezzaggio di circa 3.400 km entro il 2026 (di cui circa 1.400 km entro il 2024).

Terzo, la sostituzione progressiva, dal 2025, del sistema *standard* transeuropeo di telecomunicazione radiomobile per usi ferroviari GSM-R su tecnologia 2G, con il *Future Railway Mobile Communication System* (FRMCS), un sistema interoperabile su tecnologia 5G. Si evidenzia inoltre che RFI ha progettato la realizzazione della sua nuova rete dati che sostituirà progressivamente l'attuale rete di trasporto SDH, la cui capacità trasmissiva è limitata a 10 Gbit/s, con una nuova rete con capacità trasmissiva decuplicata (almeno 100 Gbit/s) e presenza capillare sul territorio (previsti circa 2.000 punti di accesso periferici).

Paolo FICARA (M5S) fa presente che la prima parte, di carattere programmatico, del documento è estremamente approfondita, ma riprende in gran parte il contenuto del cosiddetto Allegato infrastrutture al DEF. Assai più scarna risulta invece la parte relativa al contratto di programma, su cui l'Allegato infrastrutture presenta addirittura un contenuto più dettagliato. Fa presente che la Commissione si aspettava dal documento un approfondimento della strategia delineata nell'Allegato infrastrutture.

Si unisce dunque alla richiesta di audizioni.

Elena MACCANTI (LEGA) ringrazia la relatrice per aver sollevato, con l'usuale incisività, questo problema. Ricorda che, quanto al contratto di programma, il Parlamento è stato da poco scippato della facoltà di esprimere un parere preliminare, e che dunque il Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci dovrebbe essere estremamente dettagliato. Si tratta, afferma, di un pregiudizio molto forte ed un chiarimento è assolutamente necessario, anche coinvolgendo il Ministro che dev'essere informato del dibattito che si sta svolgendo. La Lega appoggia dunque le richieste avanzate dai colleghi Bruno Bossio e Ficara, visto che la Commissione ha già dovuto acconsentire ad una riduzione delle proprie prerogative manifestando un grande spirito di sacrificio.

Davide GARIGLIO (PD) afferma di concordare in tutto con la relatrice e con la collega Maccanti. Ricorda che la Commissione non ha voluto che si potesse affermare che il Parlamento ostacolava l'adozione del PNRR ed ha accettato la semplificazione proposta, che non si deve però tradurre in un'espropriazione. La procedura introdotta dal decreto-legge n. 152 prevede un esame *ex post* del contratto di programma, e tuttavia allo stato attuale non risulterebbe neanche possibile valutare la rispondenza delle scelte del Governo agli atti di indirizzo; non vengono recepite neppure le indicazioni dell'Allegato infrastrutture al DEF. Conclude richiedendo, visto che si tratta di una procedura completamente nuova e di un atto inedito, un documento più dettagliato; quello attuale può

essere al più utilizzato come base di partenza.

Diego DE LORENZIS (M5S) propone, visto che il documento in esame è un'assoluta novità, di acquisire dei contatti informali con il Senato, magari tramite interlocuzioni con il relatore di quel ramo del Parlamento. Sottolinea che il Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci si avvia ad essere l'atto più importante sulla materia dopo l'Allegato infrastrutture al DEF.

Raffaella PAITA, *presidente*, alla luce del dibattito svoltosi, propone alla Commissione di inviare una lettera al Ministro Giovannini contenente la richiesta di integrazione formale dell'atto, come richiesto, e di un'audizione formale del Ministro stesso immediatamente alla ripresa dei lavori della Commissione. Evidenzia l'opportunità di non bloccare la procedura relativa all'atto in discussione, ma di condizionarne il seguito all'effettiva acquisizione delle integrazioni richieste.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, concorda con quanto proposto dalla presidente.

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

La seduta termina alle 14.55.

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

Mercoledì 19 gennaio 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.55 alle 15.

ALLEGATO 1

DL 1/22: Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza COVID-19, in particolare nei luoghi di lavoro, nelle scuole e negli istituti della formazione superiore (C. 3434 Governo).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° gennaio 2022, n. 1, recante misure urgenti per fronteggiare l'em-

genza COVID-19, in particolare nei luoghi di lavoro, nelle scuole e negli istituti della formazione superiore (C. 3434 Governo),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

ALLEGATO 2

DL 228/21: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi (C. 3431 Governo).**PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 229, recante Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi (C. 3431 Governo);

rilevato che l'articolo 10, comma 1, proroga al 31 marzo 2022 il termine entro il quale è consentito agli ispettori autorizzati di effettuare gli accertamenti per la revisione dei veicoli a motore, al fine di ridurre i relativi tempi di attesa,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

si valuti l'opportunità di stanziare ulteriori risorse, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, per consentire nuove assunzioni di personale, in particolare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico tanto per le revisioni quando per il conseguimento delle patenti.

ALLEGATO 3

DL 228/21: Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi (C. 3431 Governo).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 229, recante « Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi » (C. 3431 Governo);

rilevato che l'articolo 10, comma 1, proroga al 31 marzo 2022 il termine entro il quale è consentito agli ispettori autorizzati di effettuare gli accertamenti per la revisione dei veicoli a motore, al fine di ridurre i relativi tempi di attesa;

rilevato altresì che si pone la necessità di prorogare le norme di sostegno alle imprese portuali introdotte dall'articolo 199 del decreto-legge cosiddetto « Rilancio »;

considerata la necessità di prorogare le disposizioni, introdotte dall'articolo 13 del decreto-legge n. 183 del 2020 che consentono agli esaminatori in quiescenza della motorizzazione civile di svolgere compiti attinenti agli esami per il conseguimento della patente di guida;

preso atto infine della necessità di prorogare le disposizioni in ordine al « buono viaggio », di cui all'articolo 200-bis del decreto-legge cosiddetto « Rilancio »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 10, comma 1, le parole: « 31 marzo 2022 » siano sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2022 »;

2) all'articolo 10, dopo il comma 3, sia aggiunto il seguente:

3-bis. All'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34,

convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al primo periodo, le parole: « e di 4 milioni di euro per l'anno 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « , di 4 milioni di euro per l'anno 2021 e di 2 milioni per il periodo dal 1° gennaio 2022 al 30 giugno 2022, »;

b) al terzo periodo, le parole: « Fino a concorrenza del limite di spesa di 4 milioni di euro previsto » sono sostituite dalle seguenti: « Fino a concorrenza dei limiti di spesa previsti »;

3) dopo l'articolo 10, sia aggiunto il seguente:

Art. 10-bis. – 1. All'articolo 13, comma 6-bis, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2020, n. 183, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21, le parole: « 31 dicembre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2022 ».

4) dopo l'articolo 10, sia aggiunto il seguente:

Art. 10-ter. – 1. All'articolo 200-bis, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, come modificato dall'articolo 34, comma 3, lettera b), del decreto-legge del 22 marzo 2021 n. 41, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 maggio 2021, n. 69 , le parole « entro il 31 dicembre 2021 » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 31 dicembre 2022 »;

e con la seguente osservazione:

si valuti l'opportunità di stanziare ulteriori risorse, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, per consentire nuove assunzioni di personale, in partico-

lare di ingegneri, di tecnici e di amministrativi, presso le motorizzazioni civili, al fine di sopperire alla grave carenza di organico tanto per le revisioni quando per il conseguimento delle patenti.