

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 352 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	112
ALLEGATO 1 (<i>Proposta di parere dei relatori</i>)	121
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	125

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione del Protocollo emendativo dell'Accordo di collaborazione in materia radiotelevisiva fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di San Marino, con Allegato, del 5 marzo 2008, fatto a Roma il 27 settembre 2021. C. 3417 Governo (<i>Parere alla III Commissione</i>) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	115
---	-----

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegnere Francesco Di Sarcina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. Nomina n. 105 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	117
Proposta di nomina dell'ingegnere Vincenzo Garofalo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale. Nomina n. 106 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	118
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	119

ATTI DEL GOVERNO:

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci. Atto n. 352 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	119
---	-----

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 2 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 14.

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci.

Atto n. 352.

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

La Commissione prosegue l'esame del documento all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 24 febbraio.

Raffaella PAITA, *presidente*, fa presente che il Governo ha chiesto tempo per valutare le ultime modifiche alla proposta di parere dei relatori. Dispone dunque una breve sospensione.

La seduta, sospesa alle 14.05, è ripresa alle 14.20.

Edoardo RIXI (LEGA), *relatore*, ricorda che i relatori hanno svolto un attento lavoro di mediazione tra l'esecutivo e i membri della Commissione, allo scopo di pervenire ad una sintesi che contemperasse gli obiettivi ministeriali con le istanze provenienti dai territori. Presenta e illustra dunque, anche a nome della collega Bruno Bossio, una proposta di parere favorevole con 21 condizioni e 4 osservazioni (*vedi allegato 1*).

Gianluca ROSPI (FI) manifesta stupore per il fatto che nella proposta di parere vi sia una differenziazione così netta tra condizioni e osservazioni, a fronte di una sostanziale omogeneità del loro contenuto. Dichiarò infatti di aver riscontrato come le condizioni siano il più delle volte non generiche, bensì dettagliate e specifiche al pari delle osservazioni.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ringrazia in primo luogo i relatori per l'importante lavoro svolto. Anche a lui però, afferma, è venuto naturale chiedersi quale sia il criterio distintivo fra condizioni e osservazioni. Propone dunque di trasformare le osservazioni in condizioni, in modo che non vi sia una gerarchia tra differenti esigenze in quello che resterà il primo parere approvato sul documento in oggetto in base alla nuova procedura di approvazione del contratto di programma con RFI.

Luciano PIZZETTI (PD), nel ringraziare i relatori per il lavoro svolto, manifesta perplessità sul fatto che un intervento come il completamento dell'elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Brescia sia stato compreso nelle osservazioni, nonostante esso sia stato discusso in passato in più occasioni dalla Commissione e sempre ritenuto un punto fondamentale, da inserire tra le condizioni.

Elena MACCANTI (LEGA) formula in primo luogo un ringraziamento non formale ai relatori, rallegrandosi per il modo estremamente costruttivo con il quale la Commissione ha saputo lavorare. Ricorda che la procedura adottata per l'approva-

zione del documento è del tutto nuova e corrisponde peraltro ad una riduzione delle prerogative parlamentari.

Si dichiara poi d'accordo sulle condizioni poste nel parere: in particolare sulla necessità che le opere commissariate vadano finanziate e che la linea ferroviaria Torino-Lione sia completata anche nella tratta nazionale, come la Lega ha sempre fortemente voluto, anche accedendo ad un finanziamento al 50 per cento di fondi europei per questa parte della linea. Conclude affermando di condividere la distinzione tra condizioni e osservazioni, le prime generali e le seconde specifiche, ma anche di concordare con i colleghi Rospi e Scagliusi sul fatto che alcune opere vadano menzionate fra le condizioni: in particolare il raddoppio della linea Maerne-Castelfranco Veneto e l'elettrificazione della linea Vicenza-Schio.

Mauro ROTELLI (FDI) manifesta apprezzamento per il lavoro svolto dai relatori, in particolare compiacendosi per la presenza di temi importanti come il completamento della linea ferroviaria Torino-Lione e per l'attenzione alle richieste del sindaco dell'Aquila. D'altro canto, lamenta una certa disattenzione per la città di Roma, menzionata solo alla condizione 19, con riferimento al collegamento tra L'Aquila e Roma, e per il Lazio, alla condizione 21. Per quanto riguarda il contenuto di quest'ultima, poi, si dichiara molto perplesso per la prevista concertazione con la regione Lazio: afferma di non nutrire particolare fiducia in tale ente, che non è mai riuscito a realizzare la tanto sbandierata « cura del ferro », sovraccaricando anzi di traffico le strade consolari. Per questo motivo, preannuncia, il voto di Fratelli d'Italia sul parere sarà negativo. Infine, lamenta anch'egli la non congruità della distinzione fra condizioni e osservazioni, che a suo dire introduce una non giustificata gerarchizzazione fra esigenze dei territori; si unisce dunque anch'egli al suggerimento di trasformare le osservazioni in condizioni.

Antonio TASSO (M-MAIE-PSI-FE) elogia in primo luogo i relatori per il difficile

lavoro svolto. Lamenta però che nell'attuale versione della proposta di parere sia stata eliminata una condizione che aveva condiviso con i relatori e la maggioranza, il cui contenuto (estensione della dorsale adriatica e del Corridoio baltico-adriatico fino a Foggia) è stato invece trasferito nelle premesse, depotenziandolo. Chiede dunque che tale condizione venga ripristinata nel tenore originariamente previsto. Fa infine propria la perplessità espressa da altri colleghi sulla distinzione tra osservazioni e condizioni, proponendo che anche le osservazioni siano trasformate in condizioni.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, ricorda che la proposta di parere è stata redatta tenendo conto delle novità recentemente introdotte nella procedura di approvazione del contratto di programma RFI, il quale purtroppo non è più direttamente oggetto di un parere della Commissione. Spiega che in origine la proposta prevedeva solo condizioni e che la trasformazione di alcune di esse in osservazioni è avvenuta su richiesta del governo sulla base di un criterio ben definito, in quanto sono state trasformate in osservazioni le indicazioni riguardanti opere che non possono essere inserite nel contratto di programma. Rileva peraltro che in base a questo criterio non dovrebbero trovarsi tra le osservazioni le opere indicate dai colleghi Pizzetti e Maccanti, che risultano già finanziate. Conclude affermando di essere d'accordo con la trasformazione delle osservazioni in condizioni, ma che occorre comunque trovare una mediazione con il Governo.

Edoardo RIXI (LEGA), *relatore*, alla luce del dibattito appena svoltosi, afferma che vi è disponibilità da parte sua a rivedere il testo della proposta di parere nel senso indicato dalla correlatrice, ricordando che fin dall'inizio erano state manifestate forti perplessità sul modesto coinvolgimento nella procedura della Commissione. Dichiarò che il completamento dell'elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Brescia e l'elettrificazione della linea Vicenza-Schio possono, in particolare, certamente essere trasformate in condizioni.

Conclude ribadendo che la Commissione può decidere di assumere una posizione più incisiva rispetto al Governo, anche tenendo conto del fatto che è stata appena espropriata di una parte rilevante dei suoi poteri in questa procedura, però poi tale linea politica deve essere portata avanti con la dovuta coerenza.

Gianluca ROSPI (FI) dichiara che la propria parte politica è intenzionata a votare favorevolmente sulla proposta di parere sul documento, ma vorrebbe poi presentare una risoluzione come è recentemente avvenuto per la materia delle reti TEN-T. Propone infine di raggiungere un accordo consistente nella trasformazione di tutte le osservazioni in condizioni.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) ricorda che nel testo originariamente discusso della proposta di parere erano previste solo condizioni e che alcune di esse sono diventate osservazioni sulla base di una mediazione con il Governo. Si dichiara d'accordo sulla trasformazione delle osservazioni in condizioni; propone quindi di votare.

Il viceministro Alessandro MORELLI ringrazia tutti per l'impegno profuso. Si rimette quindi, dopo il lungo dibattito svolto, alla volontà del Parlamento che è sovrano; ricordando peraltro che se il testo della proposta rimarrà quello finora considerato gli sarà possibile esprimere un orientamento, altrimenti sarà necessario aggiornare i lavori. Conclude facendo presente che quando egli aveva appreso quale sarebbe stata la nuova procedura di approvazione del contratto di programma RFI aveva previsto un esito come quello attuale.

Raffaella PAITA, *presidente*, sottolinea che, quanto alla distinzione fra condizioni e osservazioni, ai criteri indicati della relatrice Bruno Bossio, ossia in sostanza nella presenza di studio di fattibilità e di finanziamento, va aggiunto quello del commissariamento delle opere, non a caso indicato nella condizione n. 1.

Avanza quindi il suggerimento seguente: trasformare tre osservazioni particolar-

mente urgenti in condizioni, e precisamente il completamento dell'elettificazione della linea ferroviaria Parma-Brescia, l'elettificazione di quella Vicenza-Schio e gli interventi previsti per la regione Sicilia; conservare, a parte questo, la distinzione tra osservazioni e condizioni; in generale, mantenere una forte collaborazione con il Governo, nonostante vi sia stato uno sbilanciamento nella ripartizione di competenze fra l'esecutivo e Parlamento, le cui competenze sul contratto di programma sono state usurpate.

Edoardo RIXI (LEGA), *relatore*, manifesta apprezzamento per il suggerimento della presidente. Osserva però che la Commissione è stata considerata – anche se a torto – responsabile di una dilatazione dei tempi nell'approvazione del contratto di programma RFI e che questa è stata la scusa per una riduzione dei suoi poteri. Ritene dunque necessario votare entro la giornata di oggi: il Governo dovrà definire il proprio orientamento *ad horas*, altrimenti egli si vedrà costretto a rassegnare le dimissioni da relatore.

Ricorda ancora, in merito a quanto dichiarato dal collega Rotelli, che alcuni sindaci hanno fatto presenti le loro esigenze e altri no, e quello di Roma in particolare no; e che la qualità fondamentale di un documento come quello in oggetto dev'essere la sua razionalità, non l'attenzione all'uno o all'altro specifico territorio.

Raffaella PAITA, *presidente*, concorda sulla necessità di votare il parere entro la giornata odierna.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) si dichiara d'accordo con la presidenza.

Mauro ROTELLI (FDI) richiede che, nel testo che verrà proposto, alla condizione n. 21 vengano meglio specificate le infrastrutture ferroviarie su cui la regione Lazio dovrà intervenire.

Raffaella PAITA, *presidente*, fa presente al collega Rotelli che a suo avviso non risponde al vero che nella proposta di pa-

rere il Lazio non sia abbastanza considerato, anzi, quest'ultimo le appare sovradimensionato rispetto ad altre regioni. Ricorda infine che la previsione di una concertazione con la regione Lazio a suo avviso discende dal fatto che la competenza sul trasporto pubblico locale è attribuita appunto alle regioni.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta che verrà convocata al termine delle votazioni pomeridiane dell'Aula.

La seduta termina alle 15.10.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 2 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.10.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo emendativo dell'Accordo di collaborazione in materia radiotelevisiva fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di San Marino, con Allegato, del 5 marzo 2008, fatto a Roma il 27 settembre 2021.

C. 3417 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Raffaella PAITA, *presidente*, in sostituzione del relatore Rosso impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, osserva che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere alla Commissione Affari esteri sul disegno di legge C. 3417, di iniziativa governativa, recante ratifica ed esecuzione del Protocollo emendativo dell'Accordo di collaborazione in materia radiotelevisiva fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di San Marino, con Allegato, del 5 marzo 2008, fatto a Roma il 27 settembre 2021.

Il Protocollo, che apporta una serie di emendamenti all'Accordo di collaborazione, riveste grande importanza per una più am-

pia collaborazione in materia radiotelevisiva tra i due Stati. L'Accordo di collaborazione ha consentito, fin dalla sua originaria stipulazione nel 1987, una pacifica « convivenza » nel servizio radioelettrico, regolando l'uso delle frequenze assegnate. Inoltre l'Accordo ha costituito la base della cooperazione culturale tra i due enti concessionari del servizio pubblico, la RAI-Radiotelevisione italiana e la San Marino RTV.

Il Protocollo emendativo dell'Accordo di collaborazione in materia radiotelevisiva, oltre a estendere la vigenza dell'Accordo prolungandola al 2026, prevede in particolare alcuni impegni rilevanti per i due Paesi. Sul fronte sammarinese si stabilisce la conferma della rinuncia all'utilizzo di alcuni dei propri canali televisivi e la rinuncia all'uso di quelli digitali radiofonici a fronte, da parte italiana, dell'impegno alla ritrasmissione sull'intero territorio italiano del segnale televisivo della San Marino RTV con contestuale riconoscimento di un incremento del contributo economico annuale con decorrenza dall'anno 2021.

L'esigenza di rinegoziare l'Accordo in vigore (stipulato nel 2008, ratificato e reso esecutivo ai sensi della legge 29 settembre 2015, n. 164) deriva dall'intervenuta necessità di ridefinire l'assetto delle frequenze radio-televisive per consentire la realizzazione del sistema a tecnologia 5G in Italia.

Il Protocollo emendativo modifica altresì le attribuzioni della Commissione mista tra i due Stati, affidandone il coordinamento ai rispettivi Ministeri degli affari esteri e incaricandola di verificare la corretta applicazione dell'Accordo.

Il testo del Protocollo si compone di un preambolo e 2 articoli. L'articolo 1, in particolare, novella l'articolo 3, paragrafi 2 e 3, l'articolo 5, paragrafo 2, l'articolo 7, paragrafi 1 e 2, e l'articolo 9 dell'Accordo di cooperazione radiotelevisiva vigente.

La nuova formulazione dell'articolo 3, paragrafo 2, dell'Accordo prevede che la Repubblica di San Marino cesserà, in una data compresa tra il 15 ottobre e il 30 ottobre 2021, di utilizzare il canale 51, che sarà utilizzato dalla Parte italiana per lo sviluppo del sistema 5G. Inoltre, la novella

in commento pone le basi convenzionali per facilitare la conclusione di un accordo tra San Marino RTV e un operatore nazionale italiano, individuato dal San Marino RTV medesima, al fine di assicurare il trasporto dei programmi di San Marino RTV su una rete che fornisca la copertura nazionale in territorio italiano.

L'articolo 3, paragrafo 3, dell'Accordo, nella versione novellata dal Protocollo, impegna la Repubblica di San Marino a non porre in esercizio parte delle proprie attribuzioni (c.d. « *assignment* »), stabilite dal Piano di Ginevra 2006, adottato al termine della Conferenza regionale delle radiocomunicazioni dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT), riguardanti i canali televisivi digitali 7, 26 e 30 – DVB e quelli radiofonici digitali 12B e 12C – DAB, durante il periodo di vigenza del presente Accordo. Si evidenzia inoltre l'impegno dell'Italia a facilitare la conclusione di un accordo che un operatore sammarinese potrà concludere autonomamente con uno degli operatori italiani nazionali DAB per la trasmissione della radio digitale sull'intero territorio italiano.

Il nuovo testo dell'articolo 5 definisce la somma forfettaria riconosciuta dal Governo italiano al Governo sammarinese per le annualità dal 2021 al 2026, nella misura di euro 4.898.000 per l'anno 2021, di euro 4.492.000 per l'anno 2022, di euro 4.530.000 per l'anno 2023, di euro 4.581.000 per l'anno 2024, di euro 4.648.000 per l'anno 2025 e di euro 4.718.000 a decorrere dall'anno 2026.

I paragrafi 1 e 2 dell'articolo 7 sono modificati nel senso di individuare nei Ministeri degli Affari esteri dei due Paesi i coordinatori della Commissione Mista, responsabili altresì dell'applicazione dell'Accordo e della continuità del servizio.

L'articolo 9, parimenti novellato dal presente Protocollo, obbliga le Parti a non esercitare il diritto di denuncia, previsto dall'articolo 9 dell'Accordo, fino al 31 dicembre 2026 e disciplina le modalità di entrata in vigore del Protocollo emendativo.

Il disegno di legge di ratifica si compone di 4 articoli.

Gli articoli 1 e 2 recano, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione.

L'articolo 3 reca le disposizioni finanziarie.

In particolare, autorizza la spesa di 4.492.000 euro per l'anno 2022, di 4.530.000 euro per l'anno 2023, di 4.581.000 euro per l'anno 2024, di 4.648.000 euro per l'anno 2025 e di 4.718.000 euro annui a decorrere dall'anno 2026. Ai relativi oneri si provvede: *a)* quanto a 1.613.431 euro per l'anno 2022, 1.651.431 euro per l'anno 2023, 1.702.431 euro per l'anno 2024, 1.769.431 euro per l'anno 2025 e 1.839.431 euro annui a decorrere dall'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al contributo addizionale volto ad assicurare la prosecuzione senza soluzione di continuità delle trasmissioni della San Marino RTV S.p.A. (art. 14, comma 1, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146); *b)* quanto a 2.878.569 euro annui, a decorrere dall'anno 2022 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa alla copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla ratifica dell'Accordo di collaborazione del 2008 (art. 3, comma 1, della legge 29 settembre 2015, n. 164).

Per gli oneri riguardanti l'anno 2021, secondo quanto riportato nella relazione tecnica, si provvede a valere sulle risorse disponibili, a legislazione vigente, iscritte sul capitolo n. 4549 dello stato di previsione del MAECI, ai sensi del decreto-legge n. 146 del 2021, articolo 14, comma 1 (contributo addizionale volto ad assicurare la prosecuzione senza soluzione di continuità delle trasmissioni della San Marino RTV S.p.A.) e sul capitolo n. 2183 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi della legge n. 164 del 2015 (copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla ratifica dell'Accordo di collaborazione del 2008).

L'articolo 4 prevede l'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il giorno successivo a quello della sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Propone conclusivamente di esprimere un parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole.

La seduta termina alle 15.15.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 2 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.15.

Proposta di nomina dell'ingegnere Francesco Di Sarcina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale.

Nomina n. 105.

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

Luciano CANTONE (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di nomina dell'ingegner Francesco Di Sarcina a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

Ricorda che le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, sottoposti all'indirizzo e alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169) e comprende i porti di Augusta e Catania.

Ricorda preliminarmente che il procedimento di nomina dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale è disciplinato dall'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dalla riforma del 2016, che prevede la nomina da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Il Presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale; resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta.

Sulla proposta di nomina dell'ing. Di Sarcina è stata acquisita l'intesa della Regione Siciliana.

L'ingegner Francesco Di Sarcina ha svolto tutta la propria attività professionale, dal 1994 in poi, in ambito portuale: dapprima come funzionario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, poi come funzionario, dirigente e infine segretario generale dell'Autorità portuale di Messina. Ha svolto successivamente, dal 2017, per due mandati le funzioni di segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, ruolo che ricopre tuttora; ne è stato anche nel 2020 commissario straordinario.

Nella lettera di trasmissione della proposta di nomina si sottolinea come la professionalità dell'ingegner Di Sarcina appaia funzionale ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi dell'Autorità di sistema portuale, avendo egli una diretta esperienza nella gestione degli enti portuali, nelle interrelazioni con i diversi protagonisti del cluster marittimo, nonché una profonda conoscenza del territorio di riferimento.

Rinvia, per informazioni più dettagliate, al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

Antonio PENTANGELO (FI) ricorda che in merito a tale nomina è stato svolto in Aula un *question time* indirizzato al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la cui risposta non è apparsa però esaustiva. Ribadisce dunque le perplessità della propria forza politica sul metodo impiegato nella procedura di selezione, riservandosi di intervenire nuovamente nel prosieguo del dibattito.

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

Proposta di nomina dell'ingegnere Vincenzo Garofalo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale.

Nomina n. 106.

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

Raffaella PAITA, *presidente*, avverte che il gruppo della Lega ha comunicato che per l'esame del provvedimento il deputato Zordan sarà sostituito dal deputato Patassini.

Tullio PATASSINI (LEGA), *relatore*, osserva che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di nomina dell'ingegner Vincenzo Garofalo a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

Ricorda che le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, sottoposti all'indirizzo e alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale è stata istituita dalla riforma del sistema portuale del 2016 (decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169).

Essa comprende i porti di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona.

Quanto al procedimento di nomina dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale, richiama quanto poc'anzi illustrato dal collega Luciano Cantone.

Sulla proposta di nomina dell'ingegner Vincenzo Garofalo è stata acquisita l'intesa delle Regioni Abruzzo e Marche.

L'ingegner Vincenzo Garofalo vanta un'esperienza professionale assai ampia, di cui una parte rilevante è rappresentata dalla gestione di infrastrutture portuali. Dall'agosto 2003 al settembre 2007 è stato Presidente dell'Autorità Portuale di Messina-Milazzo; dal 2004 al 2006 è stato Vicepresidente di Assoportti con delega ai servizi tecnico-nautici e alla *security*, e ha nuovamente rivestito tale carica nel 2007.

Nella lettera di trasmissione della proposta di nomina si sottolinea come la professionalità dell'ing. Garofalo appaia funzionale ad assicurare la piena operatività dell'ente, in relazione alla pluriennale esperienza acquisita nel tempo nelle molteplici tematiche legate all'attività delle Autorità di sistema portuale e alle interrelazioni con i diversi protagonisti del *cluster* marittimo.

Ricorda che l'ingegner Vincenzo Garofalo ha in numerose occasioni partecipato come relatore a convegni di carattere scientifico e ha svolto attività didattica presso l'Università degli Studi di Messina.

Nel corso delle legislature XVI e XVII è stato deputato della Repubblica italiana, membro delle Commissioni Ambiente e Trasporti (di quest'ultima anche vicepresidente).

Rinvia, per informazioni più dettagliate, al *curriculum vitae* allegato alla proposta di nomina.

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

La seduta termina alle 15.20.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 2 marzo 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 19.15 alle 19.30.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 2 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

La seduta comincia alle 19.35.

Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci.

Atto n. 352.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione —

Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del documento, rinviato nella seduta antimeridiana.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), *relatrice*, fa presente che nel corso del pomeriggio ha avuto luogo un lungo confronto con il ministero, che ha indotto i relatori a mantenere l'equilibrio precedentemente raggiunto. Presenta dunque, anche a nome del collega Rixi, una nuova proposta di parere favorevole con 21 condizioni e 4 osservazioni, che differisce dalla precedente proposta unicamente per un'ulteriore specificazione nell'osservazione riguardante le opere nel territorio siciliano (*vedi allegato 2*).

Edoardo RIXI (LEGA), *relatore*, ringrazia la correlatrice per il lavoro svolto e, sottolineando come sia stato profuso il massimo sforzo per dare risposta a tutte le esigenze avanzate dai gruppi, invita a procedere con la votazione del parere.

Antonio TASSO (M-MAIE-PSI-FE) richiede che sia inserito nel parere come osservazione un riferimento alla realizzazione della stazione di Foggia-Cervaro sulla linea AV/AC Napoli-Bari, già prevista in una precedente versione del parere concordata tra i gruppi.

Raffaella PAITA, *presidente*, pur comprendendo le ragioni del collega Tasso, fa presente che la proposta di parere è frutto di un lavoro assai complesso e ormai consolidatosi in forme precise.

Gianluca ROSPI (FI) ricorda che la propria forza politica aveva avanzato la richiesta di trasformare le osservazioni in condizioni. Essa era motivata dall'esigenza di mettere tutte le opere sullo stesso piano, senza creare distinzioni tra infrastrutture di serie A e di serie B, secondo la visione di Paese che appartiene a Forza Italia. Sottolinea poi che in origine si era proposte di inserire solo grandi linee di intervento tra

le condizioni e di approvare successivamente una risoluzione più specifica, ma che questo orientamento non è stato seguito. D'altro canto, afferma di comprendere l'esigenza ormai non più rinviabile di votare il parere onde non paralizzare l'azione del Governo, e in questo senso sarà il voto della sua parte politica.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia i relatori per il lavoro svolto. Si tratta, afferma, di un atto di estrema rilevanza, giacché è la prima volta che si adopera questa procedura e di qui ai prossimi cinque anni il Parlamento potrà solo intervenire sulla materia *ex post*: era dunque importante lasciare una traccia ben precisa della volontà della Commissione. La mediazione era in conclusione assai complessa e il risultato finale gli appare apprezzabile.

Emanuele SCAGLIUSI si unisce al ringraziamento ai relatori e preannunzia voto favorevole, ricordando come numerose esigenze avanzate dal Movimento 5 Stelle abbiano alla fine trovato posto nel parere.

Antonio TASSO prende atto che la proposta di parere ha ormai assunto una forma definitiva e, con vivo rammarico, preannunzia il proprio voto di astensione.

Il viceministro Alessandro Morelli formula un orientamento positivo sulla proposta di parere dei relatori.

La Commissione approva la nuova proposta di parere favorevole con ventuno condizioni e quattro osservazioni dei relatori (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 19.50.

ALLEGATO 1

**Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci
(Atto n. 352)****PROPOSTA DI PARERE DEI RELATORI**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

con riferimento all'atto del Governo n. 352, recante il Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, premesso che:

l'illustrazione del documento è avvenuta nella seduta del 19 gennaio 2022, a opera dei relatori Bruno Bossio e Rixi, e in tale sede si è svolto un ampio dibattito, proseguito anche nella seduta del 9 febbraio 2022, occasione in cui si è preso atto che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso documentazione integrativa, richiesta dalla medesima Commissione;

tale documentazione integrativa si è resa necessaria perché l'esito del predetto dibattito aveva messo in luce come il documento strategico trasmesso contenesse paradossalmente meno informazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021;

nel documento trasmesso viene infatti tratteggiato un piano di politica dei trasporti per obiettivi di medio-lungo periodo e connessi con le grandi strategie europee, senza però indicazioni di dettaglio sulle opere da mettere concretamente a realizzazione;

durante il dibattito è anche emerso che il documento non mette in evidenza alcun rapporto tra le opere ferroviarie genericamente individuate e quelle oggetto dei « commissariamenti » ai sensi del decreto-legge n. 32 del 2019 (cosiddetto « Sblocca cantieri »);

è stata disposta l'audizione del Ministro Giovannini e dell'amministratrice delegata di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Vera

Fiorani (v. rispettivamente audizioni del 16 febbraio 2022, 17 e 21 febbraio 2022). Era stato in precedenza sentito anche il commissario a diverse opere, ing. Vincenzo Macello (10 febbraio 2022);

è stata altresì acquisita ulteriore documentazione scritta (memorie del sindacato Confsal-fast, del comitato di quartiere di Boccaleone di Bergamo e del Circolo Legambiente Val Pellice, in provincia di Torino);

nell'audizione del 16 febbraio 2022, il Ministro Giovannini – oltre a una cospicua premessa di carattere metodologico – ha presentato, per la parte investimenti del contratto di programma di mobilità ferroviaria, più specifiche tabelle che recano le opere prioritarie, i relativi tempi di esecuzione e il livello di finanziamento. Si tratta delle tabelle A, B e C che qui si intendono richiamate;

si intendono richiamate altresì le schede e le tabelle presentate dalla dottoressa Vera Fiorani, che evidenziano tra l'altro le strategie di investimento volte a contribuire alla transizione ecologica anche nel settore del trasporto ferroviario;

occorre notare altresì, sul piano della logistica, l'importanza del coinvolgimento delle regioni per garantire il rendimento degli investimenti, in particolare quelli relativi al PNRR, sugli assi logistici principali e del confronto istituzionale per la gestione delle infrastrutture regionali in concessione, chiarendo la *governance* in quei contesti territoriali in cui le concessioni vanno in scadenza entro il 2026;

dalla documentazione si evince, tra l'altro, che per l'alta velocità Torino-Lione non vi sono nuovi finanziamenti successivi

alla legge di bilancio per il 2020, né nel PNRR né nel Fondo complementare (decreto-legge n. 59 del 2021) né in altri provvedimenti, restando scoperti significativi fabbisogni sia per l'adeguamento della linea Bussoleno-Avigliana, sia per la cintura di Torino;

analoga situazione si registra per la direttrice Liguria-Alpi, in cui restano parzialmente scoperti sia l'adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Reno-Alpi, sia la velocizzazione della linea Torino-Milano-Genova;

ancora con fabbisogno quasi interamente scoperto restano la linea Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia);

migliore è la situazione della linea Salerno-Reggio Calabria, che tuttavia necessita del completamento dello stanziamento;

di grande rilievo appare la scelta della Commissione Europea che ha accolto la proposta del Governo e del Parlamento Italiano di inserire la tratta Ancona-Foggia nel corridoio Baltico-Adriatico nella rete *extended core TEN-T*, anche per le sue correlazioni con la Napoli-Bari e lo stanziamento di 5 miliardi per il potenziamento della linea ferroviaria adriatica nella legge di bilancio;

infine, quanto alla presentazione del Documento strategico, sarebbe opportuna una premessa informativa più snella e prioritariamente orientata ai dati (tecnici, economici e temporali) legati strettamente allo sviluppo della mobilità ferroviaria italiana: l'espressione del parere parlamentare, infatti, deve poter contare su una base istruttoria e informativa chiara e omogenea sullo stato di attuazione degli investimenti;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1. sia data priorità di finanziamento alle opere commissariate ai sensi del decreto-legge n. 32 del 2019, citato in premessa;

2. sia assicurato, in generale, il completamento delle opere già finanziate, evitando differimenti dovuti all'aumento del costo dei materiali, causato dalla contrazione dell'offerta e dall'incremento del costo energetico;

3. siano promossi lo sviluppo e la diffusione del 5G, così come previsto nel PNRR, lungo la rete ferroviaria nazionale per conseguire vantaggi sui piani della sicurezza, dell'efficienza dei servizi a sostegno della mobilità, della logistica, degli utenti e del turismo;

4. in merito alla sicurezza cibernetica, si prevedano specifici e stringenti adempimenti da parte di RFI, con l'obbligo di adottare « sistemi adeguati » per la sicurezza dei dati, con una responsabilità solidale in capo ai fornitori come da regolamento 2016/679/UE, con speciale riferimento alle immagini raccolte dai sistemi di videosorveglianza;

5. sia favorita l'intermodalità per gli aeroporti, con collegamenti caratterizzati da linee di passaggio delle tratte ferroviarie ovunque possibile;

6. sia posta attenzione, oltre che allo sviluppo delle grandi direttrici AV, anche a quello delle linee regionali e direttrici nazionali esistenti per il potenziamento di tutti i servizi di media/lunga percorrenza, dando valore al servizio universale rappresentato dagli *intercity*, quali anelli di congiunzione tra il servizio AV e quello regionale;

7. si continui a perseguire l'impegno, richiesto dalla IX Commissione, di ridurre i divari territoriali tra Nord e Sud e lungo gli assi trasversali Est-Ovest del Paese;

8. si persegua lo sviluppo dei corridoi merci non solo transfrontalieri ma guardando anche ai collegamenti dai porti verso gli interporti e i centri di smistamento nel Paese, nonché la realizzazione e/o l'elettrificazione dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio per i porti soggetti alla guida delle Autorità di sistema portuale;

9. siano potenziati la prevenzione e gli interventi di messa in sicurezza, protezione

e manutenzione delle tratte ferroviarie turistiche, anche attraverso la soppressione dei passaggi a livello;

10. sia favorito il recupero dei fabbricati e delle aree dismesse dei tracciati sulle ferrovie, anche con l'aumento delle risorse del Fondo complementare del PNRR, nella sua quota destinata al « Piano di investimenti strategici sui siti del patrimonio culturale e aree naturali », e in particolare al « Piano strategico grandi attrattori culturali » con riguardo alle ferrovie turistiche;

11. sia data priorità agli interventi di elettrificazione al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili, valutando i raddoppi selettivi sulle tratte a singolo binario nonché provvedendo alla soppressione dei passaggi a livello, dando priorità ai territori che presentano un divario maggiore;

12. circa la tratta nazionale della linea ferroviaria Torino – Lione, considerato che il Commissario straordinario ha avviato le attività propedeutiche per l'avvio da parte di RFI della progettazione definitiva della tratta Avigliana Orbassano, si provveda – anche al fine di non pregiudicare la possibilità del cofinanziamento europeo:

a) ad assicurare le necessarie risorse finanziarie per la realizzazione dell'intervento, eventualmente anche ricorrendo alla speciale disciplina dei lotti costruttivi di cui alla legge n. 191 del 2009, tenuto conto che l'infrastruttura appartiene a uno dei nove corridoi della rete centrale TEN-T;

b) per quanto invece attiene all'adeguamento della linea storica Bussoleno-Avigliana, si provveda al reperimento della quota restante del finanziamento (119 milioni di euro), posto che il Commissario straordinario ha impegnato integralmente gli 81 milioni di euro già stanziati;

13. si provveda al rinnovo dei collegamenti internazionali storici, con particolare attenzione alla linea Cuneo – Ventimiglia – Nizza, che necessita di investimenti di ammodernamento e implementazione della sicurezza;

14. sulla direttrice Liguria-Alpi, siano presi gli opportuni provvedimenti per completare il finanziamento e la tempestiva realizzazione sia dell'adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Reno-Alpi sia della velocizzazione delle due linee Torino-Milano-Genova e Torino-Alessandria-Milano. Sia dato impulso, altresì, all'esecuzione del progetto « Alessandria smistamento »;

15. siano altresì portate a compimento le linee di finanziamento, con riferimento alla linea Genova-Ventimiglia, per il completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia;

16. sia finanziata la seconda fase del raddoppio Codogno-Cremona-Mantova;

17. sia completato il finanziamento della linea ferroviaria Pontremolese al fine di consentire la conclusione delle tratte previste dalla seconda fase e, in particolare, la realizzazione della nuova galleria di valico, anche per ridurre il particolato atmosferico nel bacino padano;

18. sia inserito il riferimento alla realizzazione del progetto definitivo di un primo tratto ferroviario per collegare la stazione di Fara Sabina con la città di Rieti, cui è destinato un finanziamento di 40 milioni previsto dall'articolo 73-ter, comma 3, del decreto-legge n. 73 del 2021, introdotto dalla legge di conversione n. 106 del 2021;

19. siano inserite nell'elenco degli studi di fattibilità (di cui alla tabella III.3.3):

a) la progettazione di fattibilità tecnico-economica del collegamento veloce Firenze-Pisa e il completamento della progettazione definitiva del quadruplicamento della tratta Empoli-Pisa. A tal riguardo, sia prevista anche la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario tra il porto di Livorno e la rete interportuale (c.d. progetto raccordo), la quale consiste nel collegamento dell'interporto Vespucci con le linee Pisa-Vada e Firenze-Pisa;

b) un collegamento diretto della linea ionica con il nuovo tracciato AV Salerno – Reggio Calabria;

c) un collegamento ferroviario rapido ed efficiente tra l'Aquila e Roma, a partire dallo studio di fattibilità della tratta L'Aquila-Tagliacozzo, già inserita nel DSMF;

20. sia effettuata un'analisi complessiva della rete in Sardegna finalizzata a individuare – nel contesto di una chiara e celere politica di miglioramento infrastrutturale – le opere prioritarie per rendere i collegamenti ferroviari sull'isola adeguati agli *standard* europei;

21. si proceda, di concerto con la Regione Lazio, a definire una strategia per la mobilità della capitale d'Italia, che faccia perno sulla mobilità su ferro, al fine di ridurre drasticamente il traffico sulle strade consolari. In tale contesto, sia anche assicurato lo svolgimento dei lavori per la mobilità di competenza di RFI relativi alla manifestazione *Ryder Cup* 2023 già finanziati e al Giubileo di Roma 2025;

e con le seguenti osservazioni:

a) si valuti la possibilità di estendere l'Alta velocità sulla dorsale adriatica fino a Lecce;

b) sia attribuita attenzione ai seguenti interventi:

1. completamento della l'elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Brescia;

2. raddoppio della linea ferroviaria Maerne-Castelfranco Veneto e l'elettrificazione della linea Vicenza-Schio;

3. elettrificazione della linea ionica tra Catanzaro Lido e Melito Porto Salvo,

già finanziata dal PNRR e dal FSC 2021-27, e al servizio di continuità territoriale per la Sicilia, con l'utilizzo di navi di maggiore lunghezza e bidirezionali per il trasbordo ferroviario, fermo restando lo studio di fattibilità sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina;

c) si valuti la possibilità di:

1. procedere alla realizzazione dei lavori complementari della seconda macrofase del collegamento Palermo-Catania, già finanziato dal FSC 2021-27, in contemporanea con la prima macrofase;

2. nell'ambito dello studio di fattibilità Ragusa-Vizzini, prevedere lo studio della nuova tratta direttamente per Catania e collegamento con l'aeroporto di Comiso;

3. adeguare l'intera tratta ferroviaria Catania-Siracusa agli *standard* della rete TEN-T e si prevedano interventi di miglioramento funzionale della linea sul « collegamento Siracusa-Ragusa »;

d) al fine di assicurare la congruità della misurazione della *performance* del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, correlata alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti, si valuti l'opportunità che il Ministero svolga la verifica del confronto tra i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle *performance* effettivamente realizzate sentito il parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), nell'ambito della sua funzione di monitoraggio e di controllo della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari.

ALLEGATO 2

**Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci
(Atto n. 352)****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

con riferimento all'atto del Governo n. 352, recante il Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, premesso che:

l'illustrazione del documento è avvenuta nella seduta del 19 gennaio 2022, a opera dei relatori Bruno Bossio e Rixi, e in tale sede si è svolto un ampio dibattito, proseguito anche nella seduta del 9 febbraio 2022, occasione in cui si è preso atto che il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso documentazione integrativa, richiesta dalla medesima Commissione;

tale documentazione integrativa si è resa necessaria perché l'esito del predetto dibattito aveva messo in luce come il documento strategico trasmesso contenesse paradossalmente meno informazioni dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2021;

nel documento trasmesso viene infatti tratteggiato un piano di politica dei trasporti per obiettivi di medio-lungo periodo e connessi con le grandi strategie europee, senza però indicazioni di dettaglio sulle opere da mettere concretamente a realizzazione;

durante il dibattito è anche emerso che il documento non mette in evidenza alcun rapporto tra le opere ferroviarie genericamente individuate e quelle oggetto dei « commissariamenti » ai sensi del decreto-legge n. 32 del 2019 (c.d. 'Sblocca cantieri');

è stata disposta l'audizione del Ministro Giovannini e dell'amministratrice delegata di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Vera

Fiorani (v. rispettivamente audizioni del 16 febbraio 2022, 17 e 21 febbraio 2022). Era stato in precedenza sentito anche il commissario a diverse opere, ing. Vincenzo Macello (10 febbraio 2022);

è stata altresì acquisita ulteriore documentazione scritta (memorie del sindacato Confasal-fast, del comitato di quartiere di Boccaleone di Bergamo e del Circolo Legambiente Val Pellice, in provincia di Torino);

nell'audizione del 16 febbraio 2022, il Ministro Giovannini – oltre a una cospicua premessa di carattere metodologico – ha presentato, per la parte investimenti del contratto di programma di mobilità ferroviaria, più specifiche tabelle che recano le opere prioritarie, i relativi tempi di esecuzione e il livello di finanziamento. Si tratta delle tabelle A, B e C che qui si intendono richiamate;

si intendono richiamate altresì le schede e le tabelle presentate dalla dottoressa Vera Fiorani, che evidenziano tra l'altro le strategie di investimento volte a contribuire alla transizione ecologica anche nel settore del trasporto ferroviario;

occorre notare altresì, sul piano della logistica, l'importanza del coinvolgimento delle regioni per garantire il rendimento degli investimenti, in particolare quelli relativi al PNRR, sugli assi logistici principali e del confronto istituzionale per la gestione delle infrastrutture regionali in concessione, chiarendo la *governance* in quei contesti territoriali in cui le concessioni vanno in scadenza entro il 2026;

dalla documentazione si evince, tra l'altro, che per l'alta velocità Torino-Lione non vi sono nuovi finanziamenti successivi

alla legge di bilancio per il 2020, né nel PNRR né nel fondo complementare (decreto-legge n. 59 del 2021) né in altri provvedimenti, restando scoperti significativi fabbisogni sia per l'adeguamento della linea Bussoleno-Avigliana, sia per la cintura di Torino;

analoga situazione si registra per la direttrice Liguria-Alpi, in cui restano parzialmente scoperti sia l'adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Reno-Alpi, sia la velocizzazione della linea Torino-Milano-Genova;

ancora con fabbisogno quasi interamente scoperto restano la linea Genova-Ventimiglia (completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia);

migliore è la situazione della linea Salerno-Reggio Calabria, che tuttavia necessita del completamento dello stanziamento;

di grande rilievo appare la scelta della Commissione Europea che ha accolto la proposta del Governo e del Parlamento Italiano di inserire la tratta Ancona-Foggia nel corridoio Baltico-Adriatico nella rete *extended core TEN-T*, anche per le sue correlazioni con la Napoli-Bari e lo stanziamento di 5 miliardi per il potenziamento della linea ferroviaria adriatica nella legge di bilancio;

infine, quanto alla presentazione del Documento strategico, sarebbe opportuna una premessa informativa più snella e prioritariamente orientata ai dati (tecnici, economici e temporali) legati strettamente allo sviluppo della mobilità ferroviaria italiana: l'espressione del parere parlamentare, infatti, deve poter contare su una base istruttoria e informativa chiara e omogenea sullo stato di attuazione degli investimenti;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1. sia data priorità di finanziamento alle opere commissariate ai sensi del decreto-legge n. 32 del 2019, citato in premessa;

2. sia assicurato, in generale, il completamento delle opere già finanziate, evitando differimenti dovuti all'aumento del costo dei materiali, causato dalla contrazione dell'offerta e dall'incremento del costo energetico;

3. siano promossi lo sviluppo e la diffusione del 5G, così come previsto nel PNRR, lungo la rete ferroviaria nazionale per conseguire vantaggi sui piani della sicurezza, dell'efficienza dei servizi a sostegno della mobilità, della logistica, degli utenti e del turismo;

4. in merito alla sicurezza cibernetica, si prevedano specifici e stringenti adempimenti da parte di RFI, con l'obbligo di adottare « sistemi adeguati » per la sicurezza dei dati, con una responsabilità solidale in capo ai fornitori come da regolamento 2016/679/UE, con speciale riferimento alle immagini raccolte dai sistemi di videosorveglianza;

5. sia favorita l'intermodalità per gli aeroporti, con collegamenti caratterizzati da linee di passaggio delle tratte ferroviarie ovunque possibile;

6. sia posta attenzione, oltre che allo sviluppo delle grandi direttrici AV, anche a quello delle linee regionali e direttrici nazionali esistenti per il potenziamento di tutti i servizi di media/lunga percorrenza, dando valore al servizio universale rappresentato dagli *intercity*, quali anelli di congiunzione tra il servizio AV e quello regionale;

7. si continui a perseguire l'impegno, richiesto dalla IX Commissione, di ridurre i divari territoriali tra Nord e Sud e lungo gli assi trasversali Est-Ovest del Paese;

8. si persegua lo sviluppo dei corridoi merci non solo transfrontalieri ma guardando anche ai collegamenti dai porti verso gli interporti e i centri di smistamento nel paese, nonché la realizzazione e/o l'elettrificazione dei collegamenti ferroviari di ultimo miglio per i porti soggetti alla guida delle Autorità di sistema portuale;

9. siano potenziati la prevenzione e gli interventi di messa in sicurezza, protezione

e manutenzione delle tratte ferroviarie turistiche, anche attraverso la soppressione dei passaggi a livello;

10. sia favorito il recupero dei fabbricati e delle aree dismesse dei tracciati sulle ferrovie, anche con l'aumento delle risorse del Fondo complementare del PNRR, nella sua quota destinata al « Piano di investimenti strategici sui siti del patrimonio culturale e aree naturali », e in particolare al « Piano strategico grandi attrattori culturali » con riguardo alle ferrovie turistiche;

11. sia data priorità agli interventi di elettrificazione al fine di sostituire i mezzi ferroviari ancora oggi alimentati a combustibili fossili, valutando i raddoppi selettivi sulle tratte a singolo binario nonché provvedendo alla soppressione dei passaggi a livello, dando priorità ai territori che presentano un divario maggiore;

12. circa la tratta nazionale della linea ferroviaria Torino – Lione, considerato che il Commissario straordinario ha avviato le attività propedeutiche per l'avvio da parte di RFI della progettazione definitiva della tratta Avigliana Orbassano, si provveda, anche al fine di non pregiudicare la possibilità del cofinanziamento europeo:

a) ad assicurare le necessarie risorse finanziarie per la realizzazione dell'intervento, eventualmente anche ricorrendo alla speciale disciplina dei lotti costruttivi di cui alla legge n. 191 del 2009, tenuto conto che l'infrastruttura appartiene a uno dei nove corridoi della rete centrale TEN-T;

b) per quanto invece attiene all'adeguamento della linea storica Bussoleno-Avigliana, si provveda al reperimento della quota restante del finanziamento (119 milioni di euro), posto che il Commissario straordinario ha impegnato integralmente gli 81 milioni di euro già stanziati;

13. si provveda al rinnovo dei collegamenti internazionali storici, con particolare attenzione alla linea Cuneo – Ventimiglia – Nizza, che necessita di investimenti di ammodernamento e implementazione della sicurezza;

14. sulla direttrice Liguria-Alpi, siano presi gli opportuni provvedimenti per completare il finanziamento e la tempestiva realizzazione sia dell'adeguamento prestazionale del corridoio TEN-T Reno-Alpi sia della velocizzazione delle due linee Torino-Milano-Genova e Torino-Alessandria-Milano. Sia dato impulso, altresì, all'esecuzione del progetto « Alessandria smistamento »;

15. siano altresì portate a compimento le linee di finanziamento, con riferimento alla linea Genova-Ventimiglia, per il completamento del raddoppio Savona-Ventimiglia;

16. sia finanziata la seconda fase del raddoppio Codogno-Cremona-Mantova;

17. sia completato il finanziamento della linea ferroviaria Pontremolese al fine di consentire la conclusione delle tratte previste dalla seconda fase e, in particolare, la realizzazione della nuova galleria di valico, anche per ridurre il particolato atmosferico nel bacino padano;

18. sia inserito il riferimento alla realizzazione del progetto definitivo di un primo tratto ferroviario per collegare la stazione di Fara Sabina con la città di Rieti, cui è destinato un finanziamento di 40 milioni previsto dall'articolo 73-ter, comma 3, del decreto-legge n. 73 del 2021, introdotto dalla legge di conversione n. 106 del 2021;

19. siano inserite nell'elenco degli studi di fattibilità (di cui alla tabella III.3.3):

a) la progettazione di fattibilità tecnico-economica del collegamento veloce Firenze-Pisa e il completamento della progettazione definitiva del quadruplicamento della tratta Empoli-Pisa. A tal riguardo, sia prevista anche la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario tra il porto di Livorno e la rete interportuale (c.d. progetto raccordo), la quale consiste nel collegamento dell'interporto Vespucci con le linee Pisa-Vada e Firenze-Pisa;

b) un collegamento diretto della linea ionica con il nuovo tracciato AV Salerno – Reggio Calabria;

c) un collegamento ferroviario rapido ed efficiente tra l'Aquila e Roma, a partire dallo studio di fattibilità della tratta L'Aquila-Tagliacozzo, già inserita nel DSMF;

20. sia effettuata un'analisi complessiva della rete in Sardegna finalizzata a individuare – nel contesto di una chiara e celere politica di miglioramento infrastrutturale – le opere prioritarie per rendere i collegamenti ferroviari sull'isola adeguati agli standard europei;

21. si proceda, di concerto con la Regione Lazio, a definire una strategia per la mobilità della capitale d'Italia, che faccia perno sulla mobilità su ferro, al fine di ridurre drasticamente il traffico sulle strade consolari. In tale contesto, sia anche assicurato lo svolgimento dei lavori per la mobilità di competenza di RFI relativi alla manifestazione *Ryder Cup* 2023 già finanziati e al Giubileo di Roma 2025;

e con le seguenti osservazioni:

a) si valuti la possibilità di estendere l'Alta velocità sulla dorsale adriatica fino a Lecce;

b) sia attribuita attenzione ai seguenti interventi:

1. completamento della l'elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Brescia;

2. raddoppio della linea ferroviaria Maerne-Castelfranco Veneto e l'elettrificazione della linea Vicenza-Schio;

3. elettrificazione della linea ionica tra Catanzaro Lido e Melito Porto Salvo, già finanziata dal PNRR e dal FSC 2021-27, e al servizio di continuità territoriale per la

Sicilia, con l'utilizzo di navi di maggiore lunghezza e bidirezionali per il trasbordo ferroviario, fermo restando lo studio di fattibilità sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina;

c) si valuti la possibilità di:

1. procedere alla realizzazione dei lavori complementari della seconda macrofase del collegamento Palermo-Catania, già finanziato dal FSC 2021-27, in contemporanea con la prima macrofase;

2. nell'ambito dello studio di fattibilità Ragusa-Vizzini, prevedere lo studio della nuova tratta direttamente per Catania e collegamento con l'aeroporto di Comiso;

3. adeguare l'intera tratta ferroviaria Catania-Siracusa agli *standard* della rete TEN-T e si prevedano interventi di miglioramento funzionale della linea sul « collegamento Siracusa-Ragusa »;

4. nell'ambito dello studio di fattibilità « nuova linea Porto Empedocle-Castelvetro » , si valuti di proseguire lo studio fino a Licata;

d) al fine di assicurare la congruità della misurazione della *performance* del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, correlata alla sua capacità di pianificare e realizzare gli investimenti, si valuti l'opportunità che il Ministero svolga la verifica del confronto tra i valori obiettivo pianificati e la registrazione a consuntivo delle performance effettivamente realizzate sentito il parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), nell'ambito della sua funzione di monitoraggio e di controllo della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari.